7/86

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Großraumwagen bei der DR



1



2



Von Mladějov nach Hřebeč ...

... dampft noch immer die 600-mm-spurige Werkbahn entlang der böhmisch-mährischen Landesgrenze. Im Heft 3/82 unserer Zeitschrift stellten wir diese Strecke und ihre wechselvolle Geschichte vor. Die 11,5 km lange Bahn bietet eine Vielzahl interessanter und vor allem einmaliger Fotomotive, was die auf dieser Seite veröffentlichten Aufnahmen wiederum beweisen sollen.

3



1 Ein von der Lok 1 (C1'n2t, Krauss/Li. 7493/18) gezogener Leerzug erreicht die Ausweichstelle am km 2,9.

2 Von Hřebeč nach Mladějov fahren die Loks rückwärts. Die Aufnahme entstand oberhalb von Mladějov.

3 Neben der Dampfloks verkehrt auf dieser Werkbahn gelegentlich auch einmal die Diesellok vom Typ BND 30. Hier befördert sie gerade einen Leergüterzug in der Nähe von Mladějov.

Fotos: E. Ebert, Halle

modell eisenbahner | inhalt | **7/86**

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
35. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben, fragen und antworten	2
literatur	Rezension	27
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht	26
anzeigen	suche/biete/tausche	27

eisenbahn

aktuell	Großraumwagen bei der DR	7
	Aufruf zum 8. Fotowettbewerb der Eisenbahnfreunde	11
kurzmeldungen	DDR und Ausland/Lokeinsätze	7/11
mosaik	Bauzüge für Vietnam	4
	Neuer SKL hat sich bewährt	5
	Werklokomotiven	6
international	Oldtimer auf Neuseelands Schienenwegen	12

modellbahn

anlage	„Alte Sachsen" im Garten	18
tips	Wendezugautomatik MBS W01	16
	Einfache Umbauten an Straßenfahrzeug-Modellen	28
mosaik	Anschriften an Reisezugwagen (4. Teil)	14
	Anregung vom Vorbild	24
vorbild-modell	H0-Modell des Ci Bay 30	21

Titelbild
Die Gartenbahn von Gerhard Walter aus Dresden rollt nicht nur durch eine interessant gestaltete Freifläche, sie wurde auch mit zahlreichen technischen Raffinessen ausgestattet. Mehr über diese Anlage erfahren Sie auf den Seiten 18 bis 20 dieser Ausgabe.
Foto: Albrecht, Oschatz

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, Leipzig, 7010 zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 24. 6. 1986
Geplante Auslieferung: 28. 7. 1986

Geplante Auslieferung des Heftes 8/86: 27. 8. 1986

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, Leninstraße 16, Leipzig, 7010 und den Verlag vermittelt.

Leser meinen ...

Prefo weiter so

Der Bausatz „LOWA-Straßenbahn" von Prefo ist sehr gut gestaltet und füllt eine echte Marktlücke. Ein versierter Modelleisenbahner kann mit Leichtigkeit einen Antrieb einbauen. Man braucht nur TT-Radsätze, einen N-Motor und ein Ritzel einzubauen. Dazu müssen aber der Boden aufgeschlitzt und die Bänke im Triebwagen weggelassen werden. Die Bauanleitung ist sehr übersichtlich. Das Modell ist begeistert aufgenommen worden. Die Nachfrage wird bestimmt sehr groß sein. Sehr gut wäre auch, wenn Prefo einen echten historischen Dresdner Straßenbahnwagen macht, z. B. den Hechtwagen.
H. Wittig, Dresden

Leser schreiben ...

Junge Eisenbahner in den Bezirken erfolgreich

In den acht Bezirken unseres Verbandes fanden im Frühjahr die 16. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" statt. Schüler und Jugendliche legten dabei mit ihren Exponaten Rechenschaft über ihre geleistete Arbeit der vergangenen zwei Jahre ab. Hier die besten Mannschaften von fünf Bezirken:

BV Cottbus:
Diplom: Station „Junge Naturforscher und Techniker" Cottbus; AG 2/44 Pioniereisenbahn Cottbus; **Ehrenpreis:** Oberschule Wittgendorf; AG 2/11 Wilhelm-Pieck-Stadt; AG 2/37 Coschen (insgesamt 10 Mannschaften).
BV Halle:
Diplom: AG 6/46 Merseburg; AG 6/52 „Freunde der Pioniereisenbahnen" Leipzig; AG 6/54 Leipzig; AG 6/58 Pionierhaus „Paul Derfurt" Leipzig; Pioniereisenbahn Leipzig **Ehrenpreis:** AG 6/26 Braunsbedra; AG 6/39 Halle-Neustadt; AG 6/58 Pionierhaus „Paul Derfurt" Leipzig; AG 6/64 Leipzig; Pioniereisenbahn Leipzig (insgesamt 22 Mannschaften).
BV Magdeburg:
Diplom: AG 7/3 Brandenburg; AG 7/49 Zerbst; **Ehrenpreis:** AG 7/60 Premnitz; AG 7/63 Heudeber (insgesamt 8 Mannschaften).
BV Dresden:
Diplom: ZAG 3/12 Radebeul; AG 3/85 Werdau; AG 3/95 Dresden; **Ehrenpreis:** AG 3/58 Traditionsbahn Radebeul; AG 3/76 Dresden; AG 3/85 Werdau; Oberschule Königstein; Pioniereisenbahn Karl-Marx-Stadt (insgesamt 12 Mannschaften).
BV Schwerin:
Diplom: AG 8/11 Wittenberge; Jugendklub Horning Wittenberge; **Ehrenpreis:** AG 8/3 Schwerin-Warnitz; AG 8/5 Rostock; AG 8/19 Sanitz (insgesamt 10 Mannschaften).
Die mit einem Diplom ausgezeichneten Mannschaften qualifizierten sich damit für das 16. Zentrale Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner", das bekanntlich vom 20. bis 23. Oktober 1986 im Zentralen Pionierlager „Georgi Dimitroff" Friedrichroda stattfinden wird. Allen Preisträgern herzliche Glückwünsche.
Jugendkommission beim Präsidium

150 Jahre Eisenbahn in Potsdam

Mitglieder der AG 1/32 beabsichtigen anläßlich des 150. Jubiläums der Eisenbahn in Potsdam den ersten Potsdamer Bahnhof weitestgehend vorbildgerecht im Modell nachzubauen. Dazu werden Skizzen, Fotos, Zeichnungen und Baupläne vom Bahnhofsgebäude leihweise gesucht. Entsprechende Materialien sind bitte an den Vorsitzenden der AG 1/32, Hans Marx, Am Sportplatz 17, Potsdam-Babelsberg, 1502, zu senden.
Die Unterlagen werden selbstverständlich zurückgesandt.
H. Marx, Potsdam-Babelsberg

Schon seit fast 40 Jahren

Im „me" 5/86 berichteten Sie, daß die 63 Kilometer lange Strecke Milot – Rresheni – Klosi Albaniens erste Eisenbahnlinie des Landes sei. Nach meinen Informationen entstanden im Jahre 1947 die Strecke Durres – Elbasan und ein Jahr später 1948 der Abschnitt Durres – Tirana. Beide Bahnen wurden von der Jugend des Landes gebaut und sind unter dem Namen „Eisenbahnlinien der Jugend" bekannt geworden.
Th. Nehring, Eisenhüttenstadt

Blechbahntreffen in Lutherstadt Wittenberg-Piesteritz

Den Kinderschuhen und der Jugendzeit unserer Modelleisenbahnen hat sich eine recht beachtliche Zahl unserer Freunde der Schienenfahrzeuge „en miniature" verschrieben.
Ihre Liebe gilt dem bunten Blech, dem echten Dampf mit Spiritusgeruch und den damit verbundenen großen Spurweiten. Wobei viele dieser Freunde weniger von der Historie, als mehr von den damals üblichen Maßstäben fasziniert werden und durch die Frisur eines antiken Fahrzeuges oder einem Eigenbau ihren „großspurigen" Neigungen nachgehen.
Für sie alle gibt es einmal im Jahr einen kleinen Höhepunkt ihrer Interessensphäre – das Treffen in Lutherstadt Wittenberg-Piesteritz.
Mit den Gedanken, die Kontakte Gleichgesinnter zu erleichtern und die Möglichkeiten der gegenseitigen Hilfe besser auszuschöpfen, wurde dieses Forum von unserem Freund Günter Stoye aus der AG 6/34 1976 aus der Taufe gehoben. Seither wuchs dieses Treffen zu einer Großveranstaltung der „Zurschaustellung" und des Tausches großspuriger Spiel- und Modelleisenbahnen. Der Andrang am Ort des Geschehens, dem Kulturhaus „Wilhelm Pieck", wuchs von Jahr zu Jahr. Mit der zentralen Schirmherrschaft des DMV-Bezirksvorstandes Halle soll nun im jährlichen Charakterwechsel etwas mehr Besinnung auf das *ursprüngliche Anliegen* erreicht werden, und das Treffen am 22. Februar 1986 folgte bereits diesem Gedanken. Unter der etwas scherzhaften Bezeichnung Blechbahntreffen und im begrenzten Kreis der über einhundert eingetragenen Enthusiasten lief ein Programm ab, das mit einem feuilletonistischen Vortrag unseres Freundes Gerhard Arndt aus Dresden über die Modelleisenbahn-Geschichte und dem bebilderten Bericht über die vielseitigen Aktivitäten der gastgebenden AG 6/34 vom Freund Probst eingeleitet wurde. Der folgende Erfahrungsaustausch, verbunden mit der Besichtigung ausgestellter Anlagen und Einzelstücke, und der Verkauf von Ersatzteilen, die in dankenswerten Initiativen von einigen Freunden als Kleinstserien angeboten werden, brauchten die erhoffte Ruhe und familiäre Atmosphäre. Fast alle Anwesenden empfanden das diesmal fehlende Besuchergewimmel als eine wohltuende Abwechslung. Eine kleine Besonderheit hatte dabei das Reichsbahnamt Lutherstadt Wittenberg beigesteuert. Ausgesonderte Oberwagenlaternen (Owala) konnten zum „Freundschaftspreis" erworben werden, und so mancher stolze Besitzer zog damit während der Heimfahrt die argwöhnischen Blicke der Mitreisenden auf sich. Alles in allem eine gelungene Veranstaltung, die sicher auch in der Zukunft die Reihen jener DMV-Mitglieder stärkt, die sich der großen Nenngrößen – oder sagen wir doch besser und eisenbahngerechter Spurweiten (?) – verschrieben haben.
Als Resümee gilt daher allen aktiven Organisatoren und dabei insbesondere dem Freund Stoye ein besonderes Dankeschön. Alle verbinden damit die Hoffnung, auch im nächsten Jahr wieder dabei sein zu können, wenn im traditionellen Rahmen das bunte Gedränge von Modellbahnern und Gästen das Bild im Kulturhaus „Wilhelm Pieck" in Lutherstadt Wittenberg-Piesteritz bestimmen.
N. Schmidt, Berlin (AG 1/11)



Bitte dran denken!
In etwa vier Wochen ist es wieder soweit: Die Solidaritätsaktion des Verbandes der Journalisten wird am 29. August 1986 auf dem Berliner Alexanderplatz abermals Tausende Schaulustige anziehen. Gemeinsam mit der Redaktion „Fahrt frei" bieten wir am transpress-Stand diesmal einige typische Eisenbahnsouvenirs an. Dazu gehören einige Nummernschilder von Dampfloks, „Deutsche Reichsbahn"-Schriftzüge, die zur Verlosung angeboten werden. Durch eine Spende von zwei Mark je Los auf das Konto der „Fahrt frei" (6651-19-609, Codierung 4984) beteiligen Sie sich an dieser Soliaktion und nehmen gleichzeitig an einer Verlosung teil.
Ihre Redaktion „me"

Leser fragen und antworten ...

Stundenleistung der BR 132 – was ist richtig?

Im Heft 9/1985 habe ich im Beitrag „Elektrisch von Nord nach Süd" gelesen, daß die BR 132 eine Stundenleistung von 1 650 kW hat. Mir ist bekannt, daß sie 2 208 kW (= 3 000 PS) hat.
M. Pamperin, Bad Kleinen

Im betreffenden Artikel wird vom Autor Fred Hafner geschrieben: „Zum Beispiel hat die Ellok der BR 242 eine Stundenleistung von 2 920 kW, die Diesellok der BR 132 hingegen nur 1 650 kW."
Die Diesellok der BR 132 verfügt gemäß Merkbuch für Triebfahrzeuge, Dienstvorschrift 939, über eine Traktionsleistung –, das ist die Leistung, die unmittelbar für die Zugförderung zur Verfügung steht – von 2 190 kW. Damit ergäbe sich ein richtiger Leistungsvergleich durch folgenden Zahlenspiegel:
a) Bei Einsatz der BR 132 im Güterzugdienst bzw. Sommer-Reisezugdienst ohne Heizleistung

2 920 kW (BR 242) zu 2 190 kW (BR 132);
b) bei Einsatz der BR 132 vor Reisezügen im Winter mit Heizungsbetrieb 2 920 kW (BR 242) zu 1 590 kW (BR 132). Anmerkung zur Heizleistung: Bei schwerstem Heizbetrieb sind die Tfz der BR 132 in der Lage, bei 1 000-Volt-Heizstromspannung eine Heizstrommenge von 600 Amp. an den Wagenzug abzugeben, was einer Heizleistung von 600 kW entspricht, die der Traktionsleistung selbstverständlich verlorengeht. Damit verbleibt eine Traktionsleistung bei größtem Heizbetrieb 2 190 kW – 600 kW = 1 590 kW.
Im Artikel von Fred Hafner hätte also zusätzlich zum Ausdruck kommen müssen: „Vergleich der BR 132 bezieht sich bei Einsatz von Reisezügen unter Abzug einer Heizleistung von (2 190 kW – 1 650 kW– =) 540 kW, was in etwa der durchschnittlichen Heizleistung vor langen Wagenzügen und bei mittleren Kältegraden entspricht."
Im übrigen wäre der Leistungsvergleich der BR 132 zur BR 250 weitaus attraktiver gewesen, weil beide Tfz-BR über annähernd gleiche äußere Abmessungen und Achsfahrmassen (früher Reibungslast) verfügen. Dann hätte es zu weitaus größerem Nutzen für die Elektrifizierung lauten können: 5 400 kW der BR 250 zu 2 190 (1 590) kW der BR 132.
W. Petznick, Magdeburg

Warum wurde sie umgebaut?
Bekanntlich ist die 1982 in Dienst gestellte 212 001, auch oft als „weiße Lady" bezeichnet, umgebaut worden und trägt heute die Nummer 243 001. Warum erfolgte dieser Umbau?
E. Kolzenberg, Dessau

BR 243 wird allen Anforderungen gerecht
Noch in diesem Jahr soll das KLEW Hennigsdorf die 200. Lokomotive der Baureihe 243 an die Deutsche Reichsbahn liefern. Die Maschine bewährt sich im Reisezug- und Güterverkehr, weshalb in absehbarer Zeit die Baureihe 212 nicht benötigt wird.
Die BR 212/243 wurde als Ablösegeneration für die BR 211/242 konzipiert. Zwischen der Entwicklung dieser Triebfahrzeugbaureihen liegen mehr als 20 Jahre. So ist die BR 212/243 mit modernster Mikroelektronik ausgerüstet. Dabei mußten auch die veränderten Betriebsanforderungen berücksichtigt werden. Die Grundparameter schließen außerdem einen Beschaffungszeitraum von mindestens 10 bis 15 Jahren und eine normative Nutzungsdauer der Elloks von 30 bis 40 Jahren ein. Gegenwärtig beträgt die Höchstgeschwindigkeit bei der DR 120 km/h. Sie ermöglicht unter den territorialen Bedingungen der DDR ein Optimum zwischen Reisezeit und vertretbaren materiellen und energetischen Aufwendungen. Die ständig steigenden Transportaufgaben im Güterverkehr erfordern außerdem, die Streckendurchlaßfähigkeit auf den Magistralen zu erhöhen. Die mögliche Streckenkapazität ist umso höher, je geringer die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den einzelnen Zuggattungen sind. Deshalb wird also derzeit eine schrittweise Erhöhung der Güterzuggeschwindigkeit angestrebt.
Die DR 243 mit der Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h trägt diesem Erfordernis Rechnung. Sie ist eine Universallokomotive für den Reisezugdienst (Schnell- und Personenzüge) ebenso wie für den mittelschweren Güterzugdienst (v = 80 bis 100 km/h). Damit kann künftig die BR 250 ausschließlich vor Güterzügen verkehren.
Aus den genannten Gründen war von Anfang an zunächst nur die Beschaffung der BR 243 vorgesehen. Wenn dennoch als erstes Fahrzeug die BR 212 vorgestellt wurde, hängt das mit der eingangs erwähnten Langlebigkeit einer neuen Triebfahrzeug-Baureihe zusammen. Sollte später einmal die Geschwindigkeit bei den schnellfahrenden Reisezügen erhöht werden, muß dies ohne Entwicklung einer neuen Baureihe möglich sein. Deshalb wurde die BR 243 so konzipiert, daß sie durch Veränderung der Getriebeübersetzung Schnellzüge mit 140 km/h befördern kann. Das ansonsten mit der BR 243 indentische Fahrzeug erhält die Nr. 212.
Das Erprobungsprogramm mußte selbstverständlich von den höheren Geschwindigkeiten ausgehen. 140 km/h bedeuten außerdem eine höhere mechanische Beanspruchung des Drehgestells. Deshalb wurde die meßtechnische und lauftechnische sowie teilweise auch Betriebserprobung als BR 212 und die eigentliche Betriebserprobung als BR 243 durchgeführt. Die Umrüstung war von vornherein im Erprobungsablauf vorgesehen. Da alle Forderungen erfüllt wurden, kann bei Bedarf die BR 212 kurzfristig beschafft bzw. vorhandene Lokomotiven der BR 243 ohne großen Aufwand umgerüstet werden.
H.-J. Krauß, Hauptingenieur der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR im Ministerium für Verkehrswesen

Zu: Fahrzeuge der Liliputbahnen „me" 7/85
Unser Leser Obering. H. Bartsch, Berlin, stellte uns nachstehendes Foto zur Veröffentlichung zur Verfügung.
Das Bild zeigt die auf dem Freigelände am Berliner Funkturm betriebene Liliputbahn während der „Deutschen Bauausstellung Berlin 1931".
Die Tenderaufschrift läßt erkennen, daß es sich um eine von der Leipziger Firma Brangsch betriebene Liliput-Ausstellungsbahn handelt.
Die 2'C1'-Lokomotive zog sechs bis acht gedeckte bzw. offene vierachsige Wagen auf einem Rundkurs durch das Freigelände und erfreute sich großer Beliebtheit bei den Ausstellungsbesuchern.



Zum Abschnitt „Liliputfahrzeuge im Ausland" teilte uns Steffen Uhlig aus Dresden mit, daß eine derartige Bahn auch im Dehlier Bal-Bharan-Park betrieben wird. Auf ihr verkehrt eine 2'C1'-Lokomotive, hergestellt von Krauss (Spurweite 381 mm). Die Anlage besteht aus einem 1,6 km langen Oval und ist ein Geschenk an Präsident Nehru zum Unabhängigkeitstag.
Außerdem gibt es in Indien noch die Barodaer Stadtgarten-Liliputbahn, auf der 2'C1'-Loks englischen Ursprungs auf 260-mm-spurigen Gleisen fahren.
me

Diese Farbgebung
Ich möchte etwas über meine Nachforschungen zu den Speichertriebwagen der DRG – „me" 11/85 – mitteilen.
Die grüne Farbgebung des Wagenkastens bei Triebwagen stammt aus der Zeit, als alle diese Fahrzeuge im Nummernschema der Reisezugwagen eingeordnet waren. Sie wurde bis in die 30er Jahre angewendet. Im Jahre 1927 wurden einige Speicher- und Verbrennungstriebwagen versuchsweise mit dem Anstrich der Berliner Stadtbahnwagen ausgeliefert. Diese Farbgebung fand sofort Anklag und wurde auch wegen der Auffälligkeit an unbeschrankten Bahnübergängen begrüßt. Die Triebwagen fuhren ja fast ausschließlich im Nebenbahnbetrieb. Vom damaligen Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenwesen wurde auch eine Farbkombination olivgrün/grau vorgeschlagen. Mit der Verfügung 31 Fava 13 vom 27. September 1932 der Hauptverwaltung der DRG wurde als einheitlicher Farbanstrich des Wagenkastens rot/creme mit schwarzen Absetzlinien vorgeschrieben. Meiner Ansicht nach hatten die AT 581/582 und 583/584 bei der Ablieferung die olivgrüne Farbe.
Die DRG hatte sie am 31. August 1925 mit Vertrag $\frac{04.074}{64.2032}$ bei der WUMAG in Görlitz nach deren Entwurf 155 e bestellt. Es galten die Liefervorschriften für Akkumulatorentriebwagen von 1912 in der zweiten Ausgabe. Deshalb vermute ich bei beiden Doppelwagen diese Farbgebung. Zu den Speichertriebwagen der Lieferjahre 1926–1928 möchte ich noch folgendes ergänzen: Bis 1934 erhielten die Wagen eine Batterie mit höherer Speicherkapazität (11 TM 450). Damit hatten sie einen Fahrbereich von 250 km. Bei allen Wagen mußten nachträglich die Einstiegtüren geändert werden. Im geöffneten Zustand ragten sie über die Begrenzungslinie der Fahrzeuge hinaus. Ein Fehler, der durch die Kontrollbeamten der DRG in den Zeichnungen übersehen wurde. Im Jahre 1929 wurden die Wagen, die ursprünglich als 3./4. Klasse Fahrzeuge gebaut waren, durch die Änderung des Sitzgestühls in die 2./3.-Klasse Ausführung umgebaut. Die 4. Klasse fiel ja 1928 weg.
P. Zander, Grube

Nur das Tabakrauchen?



Eingesandt von Wolfgang Becker, Friedersdorf

Oberingenieur Heinz Bartsch, Berlin

Bauzüge für Vietnam

Zum 10jährigen Bestehen der SRV

Am 2. Juli 1986 jährt sich zum zehnten Male der Gründungstag der Sozialistischen Republik Vietnam (SRV). Dieses Datum veranlaßt zu einem Rückblick auf das Jahr 1969. Das vietnamesische Volk stand im schweren Kampf gegen die Truppen der USA. Die lang andauernden Kriegshandlungen haben Tausende Menschen mit dem Leben bezahlen müssen. Im Land gab es große Zerstörungen.
Von vielen Seiten, insbesondere von den sozialistischen Ländern, erfuhr Vietnam im Rahmen der internationalen Solidarität Hilfe, um den Kampf gegen die ausländischen Eindringlinge erfolgreich führen zu können. Auch die Bevölkerung der DDR unterstützte Vietnam mit Geld- und Sachspenden und setzte damit den Gedanken der internationalen Solidarität in die Tat um.

Solidarität für vietnamesische Eisenbahner

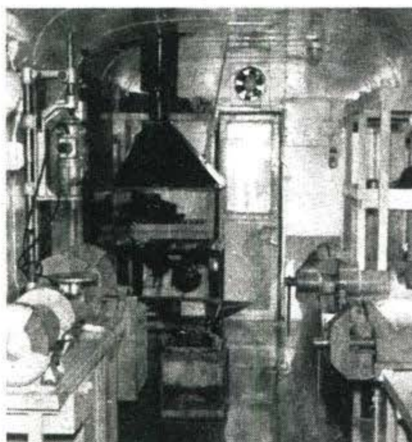
Einen besonderen Beitrag leisteten damals die Baueisenbahner der Deutschen Reichsbahn. In der Erkenntnis, daß ein intaktes Schienennetz zur Versorgung der Bevölkerung und zum Nachschub für die kämpfende Truppe dringend erforderlich war, faßten sie im Rahmen einer großen Solidaritätsaktion den Entschluß, einen Gleisbauzug aufzubauen.
Nachdem mit der Leitung der Reichsbahnbaudirektion und der Botschaft der damaligen Demokratischen Republik Vietnam (DRV) in der DDR, dem Vietnam-Ausschuß der DDR sowie dem Freien Deutschen Gewerkschaftsbund das Vorhaben beraten worden war, fand am 11. Dezember 1968 im Werk für Gleisbaumechanik, Brandenburg-Kirchmöser, ein Meeting statt. Hier wurde der Beginn dieser großen Solidaritätsaktion innerhalb eines Wettbewerbs der Baueisenbahner in Anwesenheit von Vertretern der Botschaft der DRV in der DDR und des Vietnam-Ausschusses der DDR bekanntgegeben. Das Ziel des Wettbewerbs bestand darin, die finanziellen und materiellen Voraussetzungen für den Bau des Gleisbauzuges bis zum Tag des Eisenbahners 1969 zu schaffen.

Mehr als eine Millionen Mark

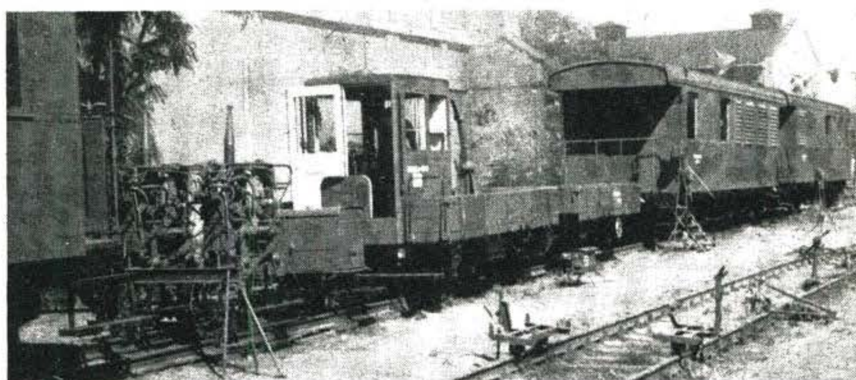
Der Gleisbauzug sollte aus sieben Wagen bestehen sowie mit den erforderlichen Maschinen und Geräten ausgerüstet werden. Es war vorgesehen, bei einer Besetzung mit 40 bis 45 Gleisbauarbeitern beim Gleisneubau eine durchschnittliche Tagesleistung von 150 m und beim Gleisumbau eine Tagesleistung von etwa 500 m Strecke zu erreichen.
Da die Eisenbahnen Vietnams eine Spurweite von 1000 mm haben, konnten für diesen Zweck entsprechende Wagen von den in der DDR mit der gleichen Spurweite betriebenen Schmalspurbahnen verwendet werden, zumal dies durch die vorgesehene Stillegung der Spreewaldbahn und der Strecke Gera-Pforten–Wuitz–Mumsdorf durch bereits freigewordene Wagen ohne weiteres möglich war. Der Solidaritätswettbewerb erbrachte fast eine Million Mark mehr als man erwartete. Dadurch war es möglich, den Zug um zwei Wagen zu erweitern.

Wagen Nr. 1	Wasch- u. Duschwagen (vierachsig)
Wagen Nr. 2	Wohn- u. Sanitätswagen (vierachsig)
Wagen Nr. 3	Materiallagerwagen (vierachsig)
Wagen Nr. 4	Werkstattwagen (vierachsig)
Wagen Nr. 5	Aggregatwagen (vierachsig)
Wagen Nr. 6	Materiallagerwagen (zweiachsig)
Wagen Nr. 7	Materiallagerwagen (zweiachsig)
Wagen Nr. 8	Materiallagerwagen (zweiachsig)
Wagen Nr. 9	Plattformwagen (vierachsig)

1



2



3



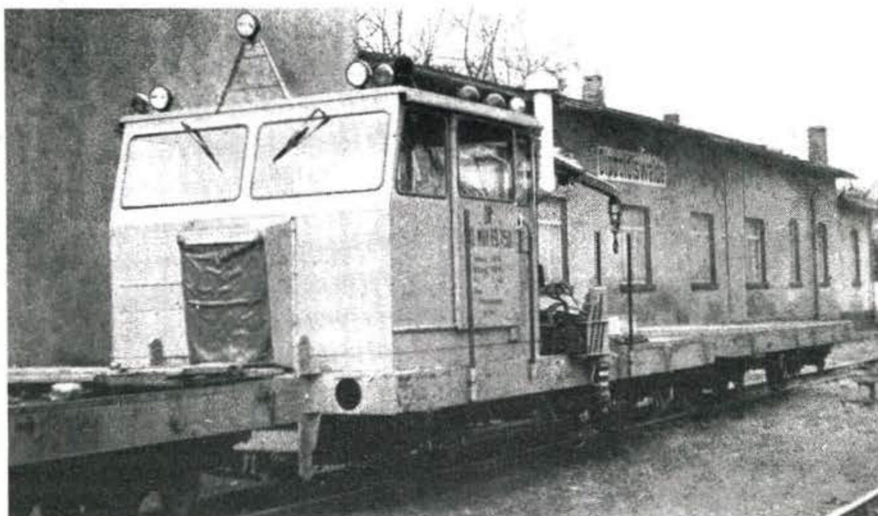
1 Ein Blick in den Werkstattwagen: Schleifböcke, Bohrmaschine, Schmiedefeuer, Amboß und Schlosserplätze sind gut zu erkennen.

2 Bereit zur Abnahme stehen Werkstatt- und Aggregatwagen (ex Spreewaldbahn Nr. 900-228 und 900-229), SKL mit Anhänger, Kleinstopfmaschine (KSM) und andere Geräte.

3 Besichtigung der fertigen Geräte, in der Bildmitte der Minister für Transportwesen der DRV

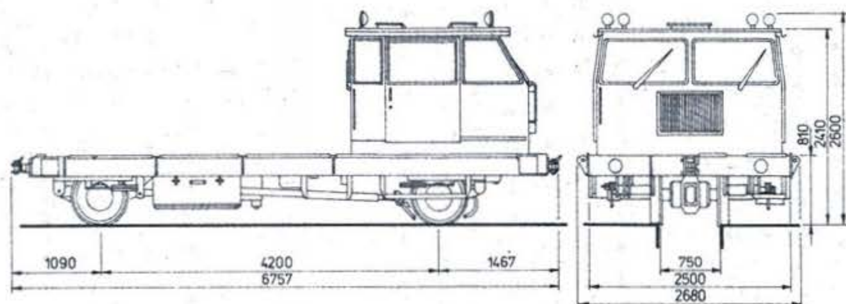
Fotos: Beschaffung durch Verfasser

Neuer SKL hat sich bewährt



Nach einem Jahr der Erprobung kann der Einsatz eines neuen SKL-Typs für die 750-mm-Schmalspurbahnen als sehr erfolgreich eingeschätzt werden. Da die Umspurung des SKL-Types „Schöneweide" für Schmalspurbahnen zwar bekannt, aber bei Spurweiten unter 900 mm problematisch ist, wurde auf eine Version des in Serienfertigung befindlichen ČSD-SKL vom Typ MUV-69 zurückgegriffen. Die DR beschaffte vor Jahresfrist einen Motor- und zwei Anhängewagen und teilte diese Fahrzeuge der Bahnmeisterei Freital für die allgemeine Betriebserprobung zu. Im täglichen Baugeschehen auf der Schmalspurbahn Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf haben alle drei Fahrzeuge, vor allem aber der Motorwagen mit den Zusatzeinrichtungen, ihren Rationalisierungseffekt für die Gleisbauarbeiten bewiesen. Die technischen Parameter dieses Fahrzeuges garantieren eine maximale Arbeitserleichterung für die Rottenarbeiter. Auch wenn dadurch die Bauarbeiten an Schwellen

		Motorwagen Typ MUV-69/750	Anhängewagen Typ PV/750
LüK	mm	6757	5640
Breite	mm	2680	2614
Achsstand	mm	4200	3500
Leermasse	kg	7480	3200
Lastmasse	kg	8000	5000
Ladefläche	m²	9,61	12,5
V_{min}	km/h	0,18	–
V_{max}	km/h	30	30
Motordauerleist.	kW	44	–
max. Leist.	kW	81	–
Ausrüstung		Hydraulikkran Schneefräse	abklappbare Seiten- und Stirnwände



und Schienen der 750-mm-Gleise nicht direkt mechanisiert werden, so ist doch die flexible Nutzung zu Material- und Gerätetransporten, aber auch für eine qualitativ besseren Arbeitertransport durch die heizbare und für sieben Personen vorgesehene Kabine besonders wertvoll. Der leistungsstarke Motor erlaubt kurze Umsetz- und Fahrzeiten und eine hohe Auslastung der Sperrpausen. Der installierte Ladekran gestattet nunmehr die Weichenteilmontage mit drei Arbeitskräften auszuführen, wofür früher sechs bis acht Kollegen notwendig waren. Außerdem sind Schienenauswechslungen auf dem Nachbargleis bzw. Schienenentladungen und -verladungen mit Hilfe des Ladekrans wesentlich einfacher geworden. Der Motorwagen ist ferner mit den Bedienungseinrichtungen für eine Schneefräse ausgerüstet, die allerdings von der DR noch nicht mit in die Beschaffung einbezogen wurde.

Text und Zeichnung: H.-C. Thiel, Freital
Foto: B. Ratajczak, Dresden

Von der Drehmaschine bis zum Schienenbohrer

Alle Wagen wurden entsprechend den Erfordernissen mit spezieller Technik ausgerüstet. So war beispielsweise das Sanitätsabteil im Wohnwagen mit technisch-medizinischen Geräten für Erste-Hilfe-Leistungen ausgerüstet worden.

Der Werkstattwagen erhielt einen Betonfußboden, auf dem eine Drehmaschine, ein Schmiedefeuer mit Amboß sowie eine Bohrmaschine und mehrere Schleifböcke installiert waren. Hinzu kamen ein Schweißtransformator sowie mehrere Schlosserarbeitsplätze. Der Wagen 5 enthielt das Hauptstromaggregat mit einer Leistung von 38 kVA und eine transportable Batterieladestation.

Wagen 9 konnte für den Transport der zum Gleisbauzug gehörenden Planierraupe und eines Vibro-Verdichters sowie eines 15-kVA-Stromaggregates verwendet werden.

Außerdem gehörte zum Gleisbauzug ein Rottenkraftwagen mit Anhänger. An Technik waren darüber hinaus Motorschienensägen, Schwellenschraubenein- und -ausdrehmaschinen, Handschienensägen, Schienenbohrmaschinen und alle sonstigen für den Gleisbau benötigten Geräte sowie Werkzeuge vorhanden (Abb. 1).

Feierlich übergeben

Nach der Fertigstellung und der technischen Abnahme (Abb. 2 und 3) wurde der Gleisbauzug am 30. Mai 1969 auf einer Abschlußveranstaltung im Werk für Gleisbaumechanik durch den Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen an den Botschafter der DRV in der DDR und an den Minister für Transportwesen der DRV übergeben.

Danach sind sämtliche Fahrzeuge auf Eisenbahnwagen verladen und zum Überseehafen Rostock transportiert worden. Von dort ging die Reise mit dem M.S. Berlin nach Vietnam weiter. Damit war die erste große Solidaritätsaktion der Baueisenbahner beendet.

Ein zweiter Zug folgte

Im Jahre 1970 gab es dann den zweiten großen Solidaritätswettbewerb der Baueisenbahner. Mit dessen Erlös entstand ein weiterer Gleisbauzug für die DRV.

Aufgrund der gemachten Erfahrungen mit dem ersten Zug wurden diesmal drei selbständig operierende Einheiten zu je drei Wagen aufgerüstet. Dadurch waren eine noch größere Beweglichkeit der Reparaturtrupps und Effektivität gewährleistet.

Beide Gleisbauzüge bewährten sich ausgezeichnet und halfen den vietnamesischen Eisenbahnern zerstörte Strecken schnell zu reparieren.

Quellenangaben
Archiv der Reichsbahnbaudirektion

Werklokomotiven

Werklokomotive Nr. 2 des VEB Maschinenpappenfabrik Porstendorf

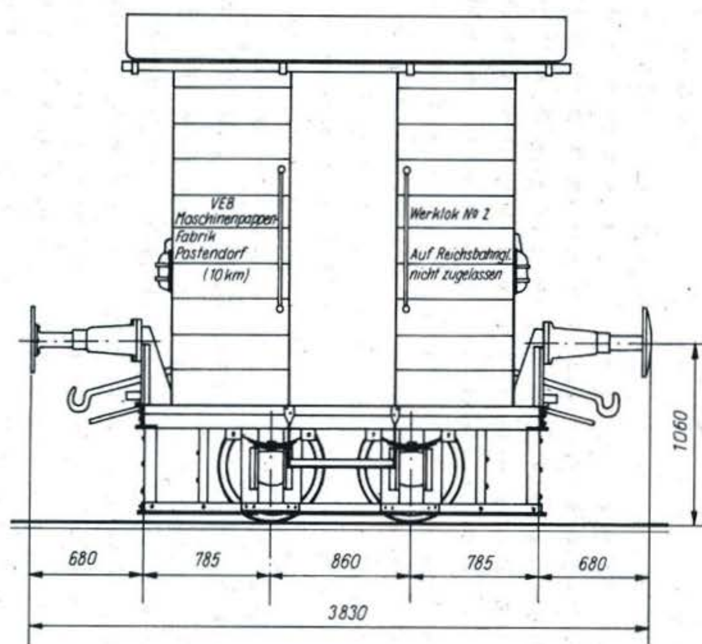
Eine interessante – fast kuriose – Werklok besitzt der VEB Maschinenpappenfabrik Porstendorf (bei Jena). Diese Lokomotive trägt dort die Betriebsnummer 2, vom Personal wird sie als „Carl" bezeichnet. Sie ist akkumulatorbetrieben (2 × 40 V) und hat eine Leistung von 4,2 kW (5,7 PS). Ihre weiteren technischen Daten:

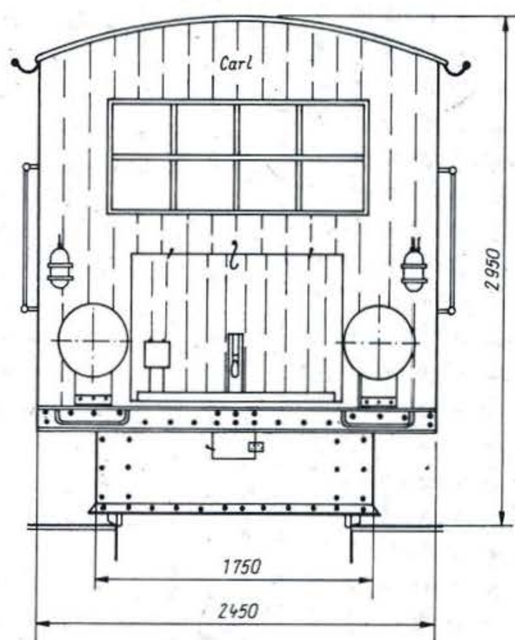
V max	10 km/h
Dienstmasse	4,15 t
Laufraddurchmesser	650 mm.

Leider ist dem Betriebsbuch nicht zu entnehmen, wann und wer dieses Fahrzeug hergestellt hat. Es ist anzunehmen, daß es in den 30er Jahren gebaut wurde. Verschiedene Bauteile, wie Bedienelemente, Motor usw. deuten darauf hin.
Aufgrund ihres relativ unkomplizierten Aufbaus dürfte es auch dem weniger versierten Modellbauer nicht schwerfallen, mit Hilfe der Abbildung und der Zeichnung dieses doch recht eigenwillige Fahrzeug nachzubilden.

Text und Foto: Werner Drescher, Jena
Zeichnung (Maßstab 1:45): Günter Weimann, Jena







Die erste der Welt

Die erste Drehstrom-Versuchslokomotive der Welt aus dem Jahre 1900 ist heute im Verkehrsmuseum Dresden zu besichtigen. Die von Siemens gebaute Lok wurde zunächst auf der damaligen Versuchsstrecke Groß Lichterfelde–Zehlendorf mit dreiphasigem Drehstrom bei 650 bis 10 000 V getestet. Nach Abschluß des Versuchsbetriebes erfolgte der Umbau in eine Gleichstrom-Werklok für 220 V. Bis 1974 war sie dann im ehemaligen Zementwerk Bad Berka in Betrieb. Später wurde die Veteranin in die Liste der zu erhaltenden Eisenbahnmuseumsfahrzeuge aufgenommen.



1 Die erste Drehstromversuchslok auf den Werkbahngleisen in Bad Berka



2 Erstmals als Eisenbahnmuseumsfahrzeug der Öffentlichkeit vorgestellt, wurde die Veteranin anläßlich des Jubiläums „100 Jahre elektrische Bahnen" 1979 in Dessau auf einer Fahrzeug-Ausstellung.

Fotos: Archiv (1), G. Fiebig, Dessau (2)

Streckenjubiläum

Vor 75 Jahren, und zwar am 1. Juli 1911, wurde die Strecke Mühlhausen–Treffurt feierlich eröffnet, wobei ab 1. Juli 1911 bereits der Streckenabschnitt Heyerode–Treffurt in Betrieb war. Das Foto zeigt den von zwei Lokomotiven der späteren Baureihe 54.10 gezogenen Eröffnungszug.

Text und Foto: Sammlung H.-J. Wuth, Treffurt



Prager Schnellstraßenbahn kein Traum mehr

In Modřany, einem Stadtteil im Süden der Hauptstadt, sind Neubaugebiete entstanden, die man mit Berlin-Marzahn oder Leipzig-Grünau vergleichen kann. Sie sind zur Zeit ausschließlich mit Kraftomnibussen an das Metro- bzw. Straßenbahnnetz angebunden. Da die Metro erst im Jahre 2000 das Neubaugebiet erreichen wird, wurde der Bau einer Schnellstraßenbahn beschlossen. In sechs Jahren – so sieht es das Projekt vor – soll es zwischen Branik und Modřany soweit sein. Die Strecke wird für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt. Die Reisegeschwindigkeit wird 30 km/h betragen. Es sollen die neuen dreigliedrigen Straßenbahnen KT 8 D 5 mit einer Platzkapazität von 342 Personen eingesetzt werden. Das bedeutet, daß bei einem Zwei-Minuten-Zugabstand in der Stunde 12 000 Personen befördert werden können.
Der Bau der Schnellstraßenbahn wird in zwei Etappen erfolgen. In der ersten wird die Eisenbahnstrecke Branik–Modřany–Zbraslav auf einer Länge von 3,5 km verlegt. In der zweiten Etappe erfolgt der Bau der eigentlichen Schnellstraßenbahn. Verschiedene vorbereitende Arbeiten sind in vollem Gange oder sind bereits abgeschlossen.

me

(Quelle: „Vecerni Praha" – Abendliches Prag – Jahrgang XXXI Nr 94 von 1985)

S-Bahn verkürzt Fahrzeit

Harare, die Hauptstadt Simbabwes, erhält eine S-Bahn. Mit dem neuen Verkehrsmittel wollen die simbabwische Regierung und die Stadtväter von Harare vor allem den Busverkehr zwischen den im Süden und Westen der Metropole gelegenen dichtbesiedelten Wohngebieten der afrikanischen Bevölkerung und den Industrievierteln beträchtlich verbessern. Das vom einstigen weißen Minderheitsregime 25 Kilometer vor den Toren Harares als „Schlafstadt" für Zehntausende schwarze Arbeitskräfte errichtete Chitungwiza – inzwischen mit über 250 000 Einwohnern schon drittgrößte Stadt des Landes – wird gleichfalls an das Nahverkehrssystem angeschlossen.
Die Busse, die zur Zeit fast den gesamten Berufsverkehr im mehr als eine Million Einwohnern zählenden Großraum Harare zu bewältigen haben, wurden den Anforderungen nie gerecht. Für die 50 Kilometer in die City und zurück brauchten die Arbeiter aus Chituagwiza täglich oft fünf und mehr Stunden, auf 26 Minuten werden die elektrisch betriebenen Züge künftig die Fahrzeit zwischen Harare und Chitungwiza verkürzen!

me

Elloks für die Transsib

Die Škoda-Werke in Plzeň baut 35 achtachsige Elloks für die Transsibirische Eisenbahn der UdSSR. Sie können 160 Kilometer pro Stunde fahren.

me

83 Kilometer mehr

1985 hatte die DB 11 264 Kilometer ihre Streckennetzes elektrifiziert, neu hinzu kamen im Juni vergangenen Jahres der 77 Kilometer lange Abschnitt Aalen–Crailsheim (Stuttgart–Nürnberg) und der sechs Kilometer lange S-Bahn-Abschnitt Köln–Neuss. Bis Mai 1986 wurden weitere 38 Kilometer zwischen Neidernhausen und Limburg fertiggestellt.

me

Tunnel durch die Rocky Mountains

Die Kanadischen Staatsbahnen beabsichtigen den Bau eines etwa 14 km langen Tunnels (Mount-Mac-Donald-Tunnel) unter dem Rogers-Paß in den Selkirk-Bergen. Dazu wurden zwei Aufträge im Wert von 200 Mill. kanadischen Dollar vergeben. Dieser Tunnel ist das Kernstück zur Kapazitätserhöhung der transkontinentalen Magistrale, die durch Rocky Mountains (zwischen Calgary und Vancouver) führt. Die Bauarbeiten an diesem 600-Millionen-Dollar-Objekt sollen bereits 1988 beendet werden.

CS.

Wolf-Dietger Machel (DMV), Potsdam

Großraumwagen bei der DR

Vor nahezu eineinhalb Jahren machte auf der Leipziger Frühjahrsmesse ein besonderes Fahrzeug auf sich aufmerksam: ein Großraumwagen, hergestellt im VEB Waggonbau Bautzen. Das sprach sich schnell herum, und inzwischen sind sieben weitere dieser Komfortwagen gebaut worden. Vom 4. Februar bis 31. Mai 1986 verkehrte der neue Wagenzug als Ex 120 bzw. Ex 123 dienstags bis sonnabends zwischen Berlin und Rostock. In dieser Zeit konnten sich viele Reisende von der niveauvollen Ausstattung und dem neuen Fahrgefühl überzeugen. Die Wagen wurden auch auf Herz und Nieren geprüft.
Noch im Laufe des Jahresfahrplan-Abschnittes 1986/87 soll der „Neue" als Inter-Expreß „Progreß" über unsere Landesgrenze hinaus bis Prag rollen.

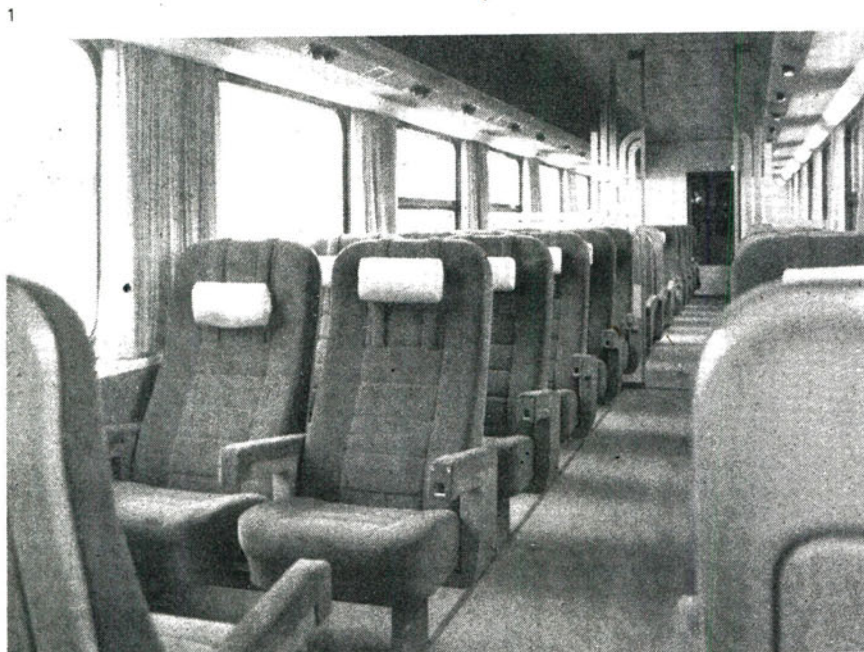
Großraumwagen ist im Kommen

Der internationale Trend geht bereits seit einiger Zeit zum Großraumwagen. Zahlreiche Bahnverwaltungen beschaffen nur noch derartige Fahrzeuge, da sie sich bei den Fahrgästen großer Beliebtheit erfreuen. Das hat mehrere Gründe: Einmal ist der Fahrgastraum attraktiver und komfortabler gestaltet, und zum anderen sind die Klimabedingungen sowie die Laufeigenschaften wesentlich angenehmer.
Dennoch – Großraumwagen sind keine neue Erfindung. Erinnert sei nur an die in den 60er Jahren gebauten Schnelltriebwagen der Bauart „Görlitz". Auch hier gab es schon Großraumabteile. Doch sehen wir uns die „Neuen" einmal etwas genauer an.

Durch Leichtbauweise Masse verringert

Bereits auf den ersten Blick fallen zahlreiche Neuerungen auf. Die Seiteneingangstüren mit klappbarer Trittstufe und pneumatischer Öffnungs- und Schließeinrichtung, die übrigens bei einer Geschwindigkeit von mehr als 5 km/h ein Öffnen verhindert. Oder die

1



1 400 mm breiten THERAFLEX-Thermo-Fensterscheiben. Charakteristisch für die Großraumwagen ist die einheitliche Fensterordnung für die 1. und 2. Klasse. Die Fenster sind bis auf acht Notausstiegfenster nicht zu öffnen. Mit der angewandten Sektionsbauweise (Stahlleichtkonstruktion) konnte nicht nur die Fahrzugmasse wesentlich reduziert, sondern vor allem korrosionshemmender Stahl verwendet werden.
Drehgestelle der Bauart GP 200 S-Mg haben eine Scheiben- und Magnetschienenbremse erhalten, sind verschleißarm und für einen stabilen Fahrzeuglauf bis 200 km/h geeignet. Die Türen zu den Großraumabteilen werden fotoelektrisch gesteuert. Alle Großraumwagenabteile vermitteln eine angenehme Atmosphäre. Die Sitze sind nach modernen, ergonomischen Gesichtspunkten gestaltet und mit einem Textilbezug überspannt. Stufenlos verstellbare Rückenlehnen machen das Reisen bequemer. An der durchgehenden Gepäckablage sind Leseleuchten ebenso angebracht wie Lautsprecher, Leuchtenbänder sowie Kleiderhaken. In den 1.-Klasse-Wagen gibt es 60 und in den 2.-Klasse-Wagen 80 Sitzplätze.
Decke und Seitenwände sind mit TUVAL, einem synthetischen Rauhleder bezogen. Da die vorhandene Klimaanlage ständig für einen Luftaustausch sorgt, sind Raucher- und Nichtraucherabteil lediglich durch eine Glaswand – also ohne Tür – getrennt. Der Sanitärraum verfügt über WC (!) und Waschbecken.
Zur Klimatechnik: Es handelt sich um eine Einkanal-Unterfluranlage. Frischluft wird von einem Ventilator angesaugt, dann gefiltert und je nach Temperatur erwärmt oder gekühlt und mit Hilfe eines Mikrobordrechners gesteuert. Das ist bei Außentemperaturen von −20 °C bis +50 °C möglich, auch wenn die Wagen abgestellt sind.

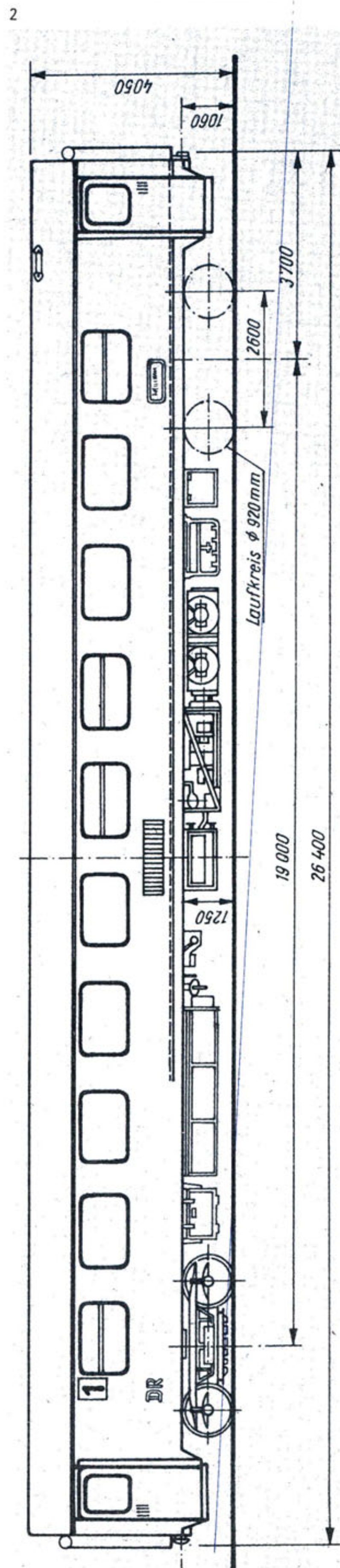
Technische Daten:

Breite Wagenkasten	2 824 mm
Eigenmasse	43 t
Laufkreisdurchmesser der Räder	920 mm
kleinster befahrberer Radius	150 m
Druckluftbremse	KE-GPR Mg 4×10
Magnetschienenbremse	100 V
Klimaanlage	
Kälteleistung	36 kW
Heizleistung	40 kW/12 kW
Mehrspannungsanlage	1 000 V 15-51 Hz, 1 500 V 30-50 Hz, 3 000 V 50 Hz, 3 000 V Gleichspannung.

Jedes Fahrzeug ist mit zwei parallel arbeitenden Generatoren (15/20 kW), einschließlich Gleichrichter und Regler, ausgerüstet. Hinzu kommt eine NC-Batterie (375 Ah/110 V), zur Standversorgung. Die Leseleuchten werden mit Wechselrichtern betrieben. Zur Hauptbeleuchtung dienen 20- und 40-W-Leuchtstofflampen mit Transistorschaltgeräten (110 V). Ein zentraler Schaltschrank beherbergt alle Elemente.
Die Großraumwagen sind mit einer Lautsprecheranlage ausgerüstet. Zugbegleitpersonal und in der Perspektive auch der Lokführer können sie zur Information nutzen.
Derzeit sind die „Großen" im Bahnbetriebswagenwerk Berlin-Rummelsburg Abstellbahnhof beheimatet. Die sechs 2.-Klasse-Wagen tragen die Gattungsbezeichnung B10mh und die zwei Wagen 1. Klasse A10mh.
Da die Fahrzeuge auch besonders gewartet werden müssen, wird der Komfortwagenzug nicht an allen Tagen fahren. An dessen Stelle verkehrt dann ein herkömmlicher Zug aus Neubauwagen.

Quellenangaben
(1) Schönbach, D.: RIC-Großraumwagen als Neuentwicklung; Schienenfahrzeuge, Berlin, 29 (1984) 5, Seite 220
(2) RIC-Großraumwagen für attraktiven Reiseverkehr; Schienenfahrzeug-Report 86, Berlin, S. 25 und 26

2



3



4



1 Während in der 1. Klasse die Sitze die Anordnung 2+1 haben, wurden sie in der 2. Klasse in 2+2 gestaltet.

2 Maßskizze des Großraumwagens

3 Man beachte die interessante Farbgebung und die Eigentumsbezeichnung an einem sonst nicht üblichen Platz.

4 Gut zu erkennen: die völlig neu gestalteten Türen und das Drehgestell

5 Ex 123 in der Nähe des S-Bahnhofs Springpfuhl am 17. April 1986

6 Der Leerzug verläßt am 16. April 1986 den Bahnhof Frankfurter Allee.

Fotos: I. Migura (1), B. Sprang, Berlin (3 bis 5)
Zeichnung: aus ‹1›

5



6



DMV-Fotowettbewerb

In den Heften 12/85 und 3/86 veröffentlichten wir einige Aufnahmen vom 7. Fotowettbewerb, denen auf dieser Seite weitere Motive folgen. Der 7. Fotowettbewerb ist Vergangenheit. Der 8. Fotowettbewerb steht bevor, und den dazugehörigen Aufruf finden Sie auf nebenstehender Seite. Sollten Sie sich für eine Teilnahme entscheiden, beachten Sie bitte besonders unsere Veröffentlichung im „me" 12/85 auf den Seiten 12 und 13. Zum Wettbewerb selbst sei noch gesagt, daß es nicht nur um die Teilnahme schlechthin geht. Schließlich wollen Jury und Fotoautoren Erfahrungen sammeln, neue Genres der Eisenbahnfotografie erschließen, und nicht zuletzt soll das Kennenlernen untereinander zur Pflege des Erfahrungsaustauschs gefördert werden. Schon deshalb lohnt eine Teilnahme am 8.!

1 Thomas Willsdorf, Dresden: „Aufenthalt"

2 Uwe Hielbe, Karl-Marx-Stadt: „Wer gut schmiert"

3 und 4 Manfred Zabel, Dresden: „Glänzendes Metall" (Anerkennungspreis)

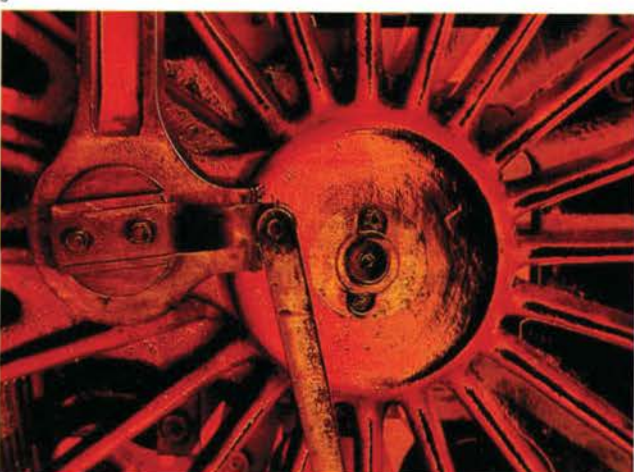
1



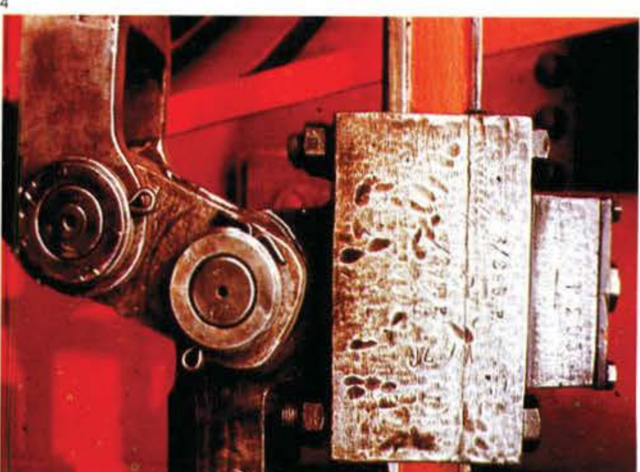
2



3



4



Aufruf zum 8. Fotowettbewerb der Eisenbahnfreunde

Die Kommission Eisenbahnfreunde beim Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR (DMV) und die Gesellschaft Fotografie im Kulturbund der DDR rufen alle Fotofreunde der DDR zum Farbdia- und Schwarzweiß-Fotowettbewerb zum Thema

„Eisenbahnen in der DDR"

auf. Dieser Wettbewerb wird in folgenden Gruppen gewertet:

1. Der Mensch und die Eisenbahn
2. Die Eisenbahn in der Landschaft
3. Das schöne Detail
4. Die Eisenbahn bei Nacht
5. Die Traditionspflege bei der Eisenbahn.

Die Kommission Eisenbahnfreunde beim Präsidium des DMV beruft in Verbindung mit der Gesellschaft für Fotografie eine Jury. Die Jury vergibt Diplome, Anerkennungs- und Sonderpreise.

Teilnahmebedingungen

Dia-Wettbewerb

– Jeder Einsender kann sich mit maximal fünf Farbdias (Außenkanten der Rahmen 5 cm × 5 cm oder 7 cm × 7 cm) beteiligen. Serien sind **nicht** zugelassen.

– Alle Dias müssen unter Glas gerahmt sein (Glasdia oder Plasterahmen mit Glas).

– Name, Bildtitel, Bildnummer (laut Bildliste) und Wettbewerbsgruppe müssen fest haftend an beliebigen Stellen des Diarahmens angebracht werden. Der Rahmen des aufrechtstehenden seitenrichtigen Dias muß in der linken unteren Ecke mit einem Farbpunkt von etwa 3 bis 5 mm Durchmesser gekennzeichnet sein.

Schwarzweiß-Fotowettbewerb

– Jeder Einsender kann sich mit maximal sechs Schwarzweiß-Fotos beteiligen. Bildserien zählen als ein Bild, werden nur geschlossen gewertet und müssen sich auf einer Fläche von 80 cm × 80 cm unterbringen lassen (Gestaltungsskizze beifügen).

– Als Format der Fotos werden zwischen 24 cm (kleinste Kantenlänge) und 40 cm (größte Kantenlänge) zugelassen.

– Name, Bildtitel, Wettbewerbsgruppe und Bildnummer (laut Bildliste) müssen auf der Bildrückseite vermerkt werden.

Allgemeines

Jeder Bildautor muß seiner Bildkollektion eine Bildliste beifügen, die mit folgenden Angaben versehen ist:

– Name, Vorname
– vollständige Anschrift
– Wettbewerbsgruppe
– Bildtitel mit laufender Nummer
– Altersangaben bei Autoren unter 18 Jahren (Stichtag – Einsendeschluß)
– Mitgliedsnummer und AG bei DMV-Mitgliedern.

Die Fotos sind knick- und bruchsicher zu verpacken. Für eventuelle Verluste oder Beschädigungen auf dem Postwege zum Veranstalter wird keine Haftung übernommen.

Termine

– Einsendeschluß: 31. Dezember 1986 (Poststempel)
– Eingangsbestätigung erfolgt bis 31. Januar 1987.
– Jurierung: Februar/März 1987
– Rücksendung der abgelehnten Vorlagen: Juni 1987
– Alle Einsender werden über das Ergebnis der Jurierung und die weitere Verwendung der Fotos informiert.
– Die besten Fotos werden anläßlich des 34. Kongresses der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP), der im September 1987 in Erfurt stattfindet, vorgestellt.
– Der Veranstalter behält sich vor, Fotos zum Zwecke der Werbung für diese Veranstaltung honorarfrei zu veröffentlichen.
– Die Fotos sind an den Bezirksvorstand Erfurt des DMV, PSF 725, Erfurt, 5010, zu senden.
– Die von der Jury zu treffenden Entscheidungen sind endgültig und verbindlich. Mit der Einsendung erkennt der Teilnehmer die Bedingungen an und bestätigt, daß er das Urheberrecht an den Dias bzw. Fotos besitzt und die Rechte abgebildeter Personen nicht verletzt werden.

Kommission Eisenbahnfreunde beim Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR
Kulturbund der DDR
– Gesellschaft für Fotografie –
Bezirkskommission Erfurt und Gera

Lokeinsätze

Bw Aue

Umläufe (KBS 440/450): 1. Lok (Mo bis Fr) – KhbF (P 18610) 3.12, 4.40 Aue; Aue (P 18617) 4.53, 6.56 Khbf; Ks (64354) 8.16, 11.34 Aue; Aue (Lz) 13.12, 13.27 Schw; Schw (61971) 13.54, 15.14 ABs; ABs (61970) 16.17, 18.10 Aue; Aue (P18643) 19.49, 21.29 Khbf.

(Sa) – Aue (P 18613) 4.02, 5.36 Khbf; Ks (64354) 8.11, 12.25 Aue (bei Bedarf von Zwönitz Übergabe Lößnitz oB. und zurück:; Aue (65355) 15.10, 22.36 KHdf.

(So) – Khbf (P 18612) 5.28, 7.03 Aue; Aue (66322) 7.40, 9.32 Zw; Zw (54309) 11.24, 12.15 Aue; weiter wie (Mo bis Fr).

2. Lok (Mo bis Fr) – Khbf (P 18612) 5.11, 7.03 Aue; Aue (59388) 8.32, 9.31 W; W (Lz) 9.40, 9.50 Zw; Zw (54309) 11.24, 12.15 Aue; Aue (65355) 15.20, 22.36 KHdf.

(Sa) – Khbf (P 18612) 5.28, 7.03 Aue; Aue (66322) 7.40, 9.32 Zw; Zw (54309) 11.24, 12.15 Aue; Aue (Lz) 13.12, 13.27 Schw; Schw. (61971) 13.54, 15.14 ABs; ABs (61970) 16.17, 18.10 Aue; Aue (P 5696) 19.07, 19.57 Zw.

(So) – Aue (P 18613) 4.02 und weiter wie 1. Lok (Sa)!

Legende: Khbf – Karl-Marx-Stadt Hbf, Ks – Karl-Marx-Stadt Süd, Schw – Schwarzenberg, ABs – Annaberg Buchholz Süd, KHdf – Karl-Marx-Stadt Hilbersdorf, Zw – Zwickau, W – Werdau.

Me (Juni)

Bw Görlitz

Lokbestand: 44 2300 (Hzl), 50 0006, 50 0047, 50 0072, 52 8003 (Bhf Sch), 52 8014, 52 8051 (Bf Sch), 52 8057, 52 8069, 52 8138, 52 8185, 52 8192

Umläufe (KBS 200, 230, 240, 241, 250, 252): 1. Lok – Ww(54241) 4.07, 5.17 Sh; Sh (53244) 8.15, 10.09 Ww; Ww (64272) 10.44, 11.11 Spr; Spr (76247) 11.45, 11.50 No; No (76248) 12.01, 12.06 Spr; Spr (64273) 14.19, 14.47 Ww; Ww (54245) 15.59, 17.14 Sh; Sh (54276) 18.44, 22.57 Hoy.

2. Lok – Gö (76272) 7.45, 7.54 Sh; Sh (54213) 9.20, 10.17 Ebb; Ebb (65220) 11.10, 11.38 Lö; Lö (54203) 12.02, 12.32 Sh; Sh (65263) 13.31, 13.57 Hgw; Hgw (76262) 15.35, Kraftwerk, 16.20 Hgw; Hgw (65264) 16.45, 17.07 Sh; Sh (59246) 18.35, 23.10 Cs.

Dispo – Ny (54275) 14.48, 15.29 Sh; Sh (54206) 17.33, 18.02 Lö; Lö (65217) 19.56, 20.23 Sh.

Legende: Ww – Weißwasser, Sh – Schlauroth, Spr – Spremberg, No – Anschluß in Spremberg, Hoy – Hoyerswerda, Gö – Görlitz, Ebb – Ebersbach, Lö – Löbau, Hgw – Hagenwerda, Cs – Cottbus.

Bw Bautzen

Lokbestand: 44 1616, 44 2661, 52 4924 (alle k), 52 8007 (Bisch), 52 8064, 52 8080 (Lö), 52 8107 (Bisch), 52 8134, 52 8142 (Bisch), 52 8143 (Lö), 52 8148, 52 8151, 52 8183 (Lö), 52 8193, 52 8200, 65 1057 (Lö).

Umläufe: In Bautzen sind zwei, in der Est Löbau drei und in der Est Bischofswerda zwei Planloks eingesetzt.

(KBS 264) Tag 1: B (66252) 6.44, 9.28 Bas; Bas (66253) 10.22, 12.06 B; B (66224) 14.20, 17.55 Hoy; Lzv Kn; Kn (56279) 22.00, 23.30 B.

Tag 2: KnS (59269) 8.40, 9.04 Nw; Lzz KnS; KnS (56269) 11.10, 12.20 B.

Legende: B – Bautzen, Bas – Baruth (Sa.), Hoy – Hoyerswerda, Kn – Knappenrode, KnS – dito Süd, Nw – Neschwitz, Bisch – Bischofswerda, Lö – Löbau.

Haw (Juni)

Dipl.-rer.-pol. Manfred Radloff,
Berlin

Oldtimer auf Neuseelands Schienenwegen

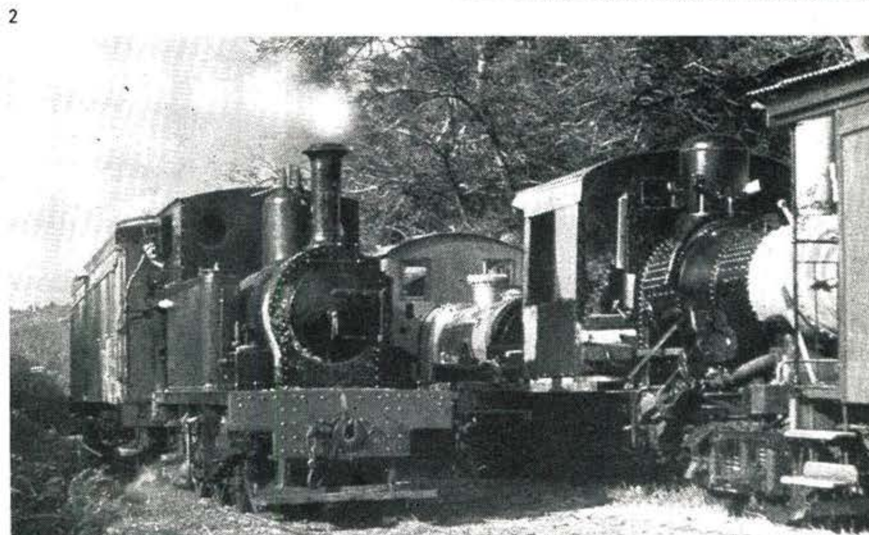
Dank der unermüdlichen Tätigkeit zahlreicher Eisenbahnfreunde Neuseelands dampfen auf verschiedenen Strecken – vor allem während der alljährlichen Urlaubssaison – „Oldtimer" unterschiedlicher Bauarten. Sie gehören zumeist mehreren Eisenbahnmuseen. Bereits Ende der 50er Jahre begannen Eisenbahnfans auf der Doppelinsel in verschiedenen Orten mit ihren Bemühungen, außer Dienst gestellte Dampflokomotiven der Nachwelt zu erhalten. Historisch wertvolle Triebfahrzeuge, auch Straßenbahnen, wurden erworben und oftmals in langwieriger Freizeitarbeit originalgetreu restauriert. Dann standen das Sammeln von weiterem Eisenbahnmaterial und die Erarbeitung entsprechender Dokumentationen im Vordergrund. Immer mehr Eisenbahnmuseen wurden eingerichtet. In einigen Orten verlegten die Eisenbahnfreunde verschiedene Gleisanlagen, auf denen heute gelegentlich einige der restaurierten Loks mit alten Reisezugwagen bzw. Straßenbahnen verkehren.
1974 formierte sich die „National Federation of Rail Societies" (Nationale Föderation der Eisenbahn-Gesellschaften), die jetzt die Anstrengungen zahlreicher Vereine von Eisenbahn-Enthusiasten koordiniert und die gemeinsamen Interessen vertritt.

Dampfloks unterschiedlicher Bauart
Zu den besonderen Sehenswürdigkeiten unter Neuseelands „Oldtimern" gehört die originelle GVR Nr. 4 auf der Glenbrock Vintage Railway-Museumsstrecke, Auckland. Die Lok war 1912 von der „American Locomotive Company" für eine 80 Kilometer lange Strecke im neuseeländischen Busch gebaut worden. Es ist die einzige noch in Neuseeland vorhandene Mallet-Verbundlokomotive.
Einen Ehrenplatz in der Sammlung des „Eisenbahn- und Historischen Museums" von Pleasant Point hat die NZR-Dampflokomotive Ab 699. Sie wurde 1922 bei A & G Price Limited, Thames, hergestellt. Nachdem die Lok viele Jahre bei den Neuseeländischen Eisenbahnen auf der Nordinsel in Betrieb war, verkehrte sie von 1958 bis 1967 in der Provinz Canterbury (auf der Südinsel) und wurde hier schließlich von der „Eisenbahn- und Historischen Gesellschaft", Pleasant Point, erworben. Das erste Eisenbahnmuseum des Landes mit gelegentlichem Einsatz aller Dampfloks ist die „Ocean Beach Railway" von Dunedin. Die Attraktion bildet hier die kleine vierachsige Tenderlokomotive NZR A 67. Das Fahrzeug entstand 1873 in Glasgow, Schottland. Heute trägt es wieder einen grünen Farbanstrich – wie vor mehr als hundert Jahren. Dieser Bauart entspricht auch die Lok Nr. 111, sie wurde 1879 gebaut.

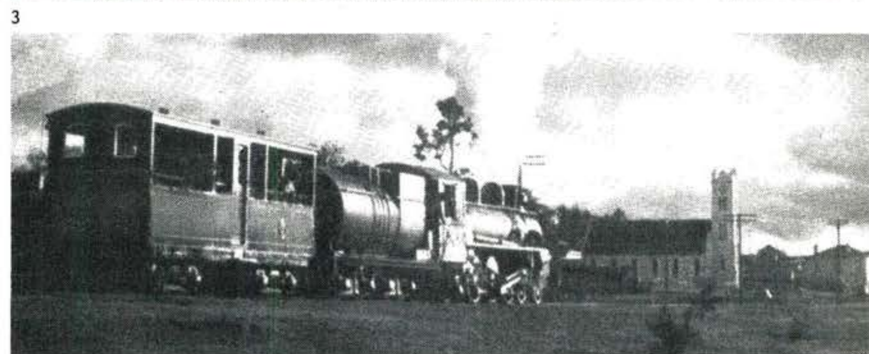
1



2



3



4



Museumsbetrieb gehört dazu
Auf Initiative der Eisenbahnfreunde des Gebietes von Christchurch, unterstützt durch die Bahnverwaltung, konnte ein Saisonverkehr mit verschiedenen für Neuseeland charakteristischen Lokomotiven und nostalgisch anmutenden Wagen auf der Ferrymead – Railway-Strecke eingerichtet werden. Diese Oldtimer-Züge fahren jeden Sonntagnachmittag. In den letzten Jahren konnten für diesen Abschnitt eine Reihe Dampflokomotiven und anderes Eisenbahnmaterial erworben werden. Heute sind 17 Triebfahrzeuge vorhanden, dazu gehören auch zwei neuseeländische Elloks.

Ein Blick in die Vergangenheit
Die ersten Dampflokomotiven verkehrten auf der Doppelinsel im Jahre 1863. Es waren die „Lady Barkly" in Invercargill und die „Pilgrim" in Christchurch. Später waren sie überall anzutreffen, vor allem aber bei der Gesellschaft „New Zealand Railways" (NZR) und zahlreichen Werkbahnen. Die letzten Dampfloks verschwanden 1971 aus dem Planeinsatz. Sie wurden zumeist durch Diesellokomotiven ersetzt, deren erste Generationen heute auch schon in Museen stehen.

Neuseelands erste Eisenbahnlinie war eine sieben Kilometer lange Strecke mit der Spurweite von 1600 mm zwischen Christchurch und Ferrymead auf der Südinsel. Sie wurde am 1. Dezember 1863 eingeweiht. Während die Provinzialregierung von Canterbury schrittweise ihr Breitspurnetz ausdehnte, leiteten auch die südlichen Provinzen Otago und Southland den Eisenbahnbau ein. Southlands erste Linie, eine 13 Kilometer lange Straßenbahn auf Holzschienen von Invercargill nach Makarewa, wurde 1864 eröffnet. 1871 kam es dann hier zur Verlegung von eisernen Schienen. Im Februar 1867 war die regelspurige Strecke zwischen Invercargill und Bluff, Neuseelands südlichster Hafen, in Betrieb genommen worden. Die Strecke hatte eine Länge von 27 Kilometern. 1983 umfaßte das neuseeländische Streckennetz 4 332 Kilometer.

Die Eisenbahngesellschaft NZR verfügte im gleichen Jahr über einen Triebfahrzeugpark von 617 Diesselloks, drei Dieseltriebwagen, 11 Elloks und 197 elektrischen Triebwageneinheiten.

Kunstbauten unter Denkmalschutz
Auch in Neuseeland sind mehrere Anlagen aufgrund ihrer Technik berühmt geworden. Das betrifft vor allem die „Raurimu-Spirale", durch die es gelang, am großen Waimarino-Plateau den abrupten Höhenunterschied von 215 Metern zu überwinden. Durch die Anlage der Trasse in Form eines kompletten und aus Wellington abfallenden Kreises sowie von drei Hufeisen-Kurven und zwei Tunneln wurde ein 5,5 km langer Abschnitt auf eine Länge von 11,5 Kilometern gestreckt.

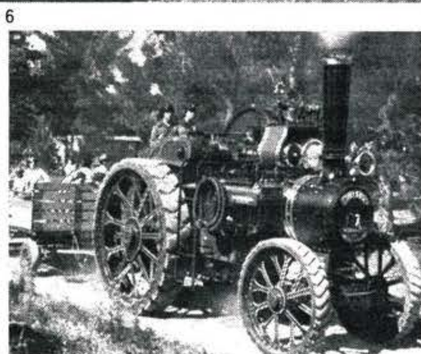
Busse statt Straßenbahnen
In den Städten kamen im vorigen Jahrhundert zuerst Pferdebahnen oder Dampfstraßenbahnen zum Einsatz. Die konzentrierte Elektrifizierung dieser Verkehrsträger erfolgte ab 1900. Eine Pferdebahn fuhr bereits ab Mai 1862 auf der heutigen Dun Mountain Railway-Strecke; die letzte elektrische Straßenbahn stellte 1964 in Wellington ihren Betrieb ein. Zeitweise gab es Straßenbahnen in neun neuseeländischen Städten. Doch schrittweise wurden ihren Aufgaben von Diesel- oder Obussen übernommen.

Seilbahnen waren in Neuseeland zu keiner Zeit stark verbreitet. Bedeutung hatten sie lediglich im Nahverkehr für Dunedin, wo die erste 1881 in Betrieb ging und die letzte 1957 den Dienst einstellte. Wellingtons Kelburn-Seilbahn, die kürzlich rekonstruiert wurde, dient noch heute dem Nahverkehr.

5



6



1 Mallet Verbund-Lokomotive GVR Nr. 4
2 Die Lokomotiven „Kerr Stuart" und NZR F 111 der Ocean-Beach-Railway
3 „Oldtimer" auf der Busch-Linie bei Huntly
4 Ab 699 (links) verläßt die Station Pleasant Point
5 Am provisorischen „Oldtimer"-Depot von Ferrymead
6 Im McLean's-Insel-Dampfmuseum werden neben Lokomotiven auch „Traktor-Veteranen" eingesetzt.
7 Alte Werkloks auf der Station Ferrymead

Fotos: New Zealand Railway & Locomotive Society

7



Quellenangaben
(1) Gavin/Turner: Rail Museums in New Zealand. New Zealand Railway and Locomotive Society. Wellington: 1980
(2) Informationen von NZR, Wellington

Wolfgang Hensel, Berlin

Anschriften an Reisezugwagen (4. Teil)

Von 1945 bis 1966

Nach der Befreiung vom Faschismus befanden sich auf dem Netz der Eisenbahn in der damaligen sowjetischen Besatzungszone etwa 600 (!) verschiedene Reisezugwagenbauarten. Diese Vielfalt konnte nur durch die Zusammenfassung etwa gleichartiger Fahrzeuge in einem neuen Bezeichnungssystem beherrscht werden. Diese Neuordnung nach Typen wurde bei der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1951 eingeführt. Im „me" 10/58, S. 270 (Fedderau, W.: „Die Typenbezeichnung der Reisezugwagen"), wurde eine vollständige Übersicht von dem damals für diese Arbeiten federführenden Mitarbeiter in der Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft der DR gegeben.

Für die Einteilung der Reisezugwagen nach Typen wurden Kennbuchstaben für jede Hauptgruppe verwendet, die mit laufenden Nummern und kleinen Buchstaben ergänzt wurden. Damit war das Unterscheiden der typischen Wagenbauarten durch folgende Einteilung möglich:

D 1 bis D 10e	für D-Zugwagen
E 1 bis E 10	für Eilzugwagen
P 1 bis P 29	für Personenzugwagen
Pw 1 bis Pw 17	für Reisezuggepäckwagen

Der Nummernplan von 1930 galt mit den durch die veränderten Verhältnisse eingetretenen Einschränkungen bzw. Ergänzungen weiterhin bis zum Jahre 1958. Dabei sind bis einschließlich 1958 unter Berücksichtigung der ab 1956 weggefallenden 3. Klasse nachstehende Veränderungen wirksam geworden (vgl. „me" 1/86, S. 23):

Sonderwagen	
10 201 bis 10 599	Sdr, Sdr3, Sdr4, Sdr4ü,
10 901 bis 10 999	Sdr6ü, BC4ü, WL4ü, WL6ü, WR4ü, WR6ü
10 601 bis 10 800	Doppelstockwagen
10 801 bis 10 899	Doppelstockgliederwagen
D-Zug- und Eilzugwagen	
11 001 bis 19 999	A4ü, AB4ü, B4ü, A6ü, AB6ü,
214 001 bis 216 999	B6ü
25 001 bis 26 999	A4i, A4üm, AB4i, AB4üm, B4i, B4üm
33 001 bis 35 999	
72 001 bis 78 999	
Abteil- und Durchgangswagen	
20 001 bis 20 999 }	A4
20 001 bis 30 999 }	AB4
40 001 bis 42 999 }	B4
21 001 bis 24 999 }	A, A3
31 001 bis 32 999 }	AB, AB3
43 001 bis 71 999 }	B, B3
27 001 bis 29 999 }	Ai, ABi
36 001 bis 39 999 }	ABi, AB3i
Reisezugwagen mit Gepäck- oder Postabteil	
99 001 bis 99 099	BPw4ü
99 101 bis 99 199	ABPw
99 201 bis 99 399	BPw
99 401 bis 99 499	APost
99 501 bis 99 699	BPost
Gepäckwagen mit Postabteil	
100 001 bis 100 999	PwPost4ü
101 001 bis 101 999	PwPost4i
102 001 bis 104 999	PwPost, PwPost3, PwPosti, PwPost3i[1]
1) z. T. in Pw, Pw3,	Pwi umgebaut.
Gepäckwagen	
105 001 bis 107 999	Pw4ü
108 001 bis 108 999	Pw4
109 001 bis 111 999	Pw, Pw3
112 001 bis 113 999	Pw4i
114 001 bis 117 500	Pwi, Pw3i
117 501 bis 117 999	Pwi, Pw3i (Nebenbahnwagen)
Von anderen Verwaltungen übernommene Wagen (vgl. „me" 4/86, S. 24)	
30 001 bis 45 991	z. T. auch mit Wagennummern versehen, die im
200 001 bis 211 999	o. g. Nummernplan einer
250 001 bis 256 999	anderen Gattung entspre-
260 001 bis 264 999	chen

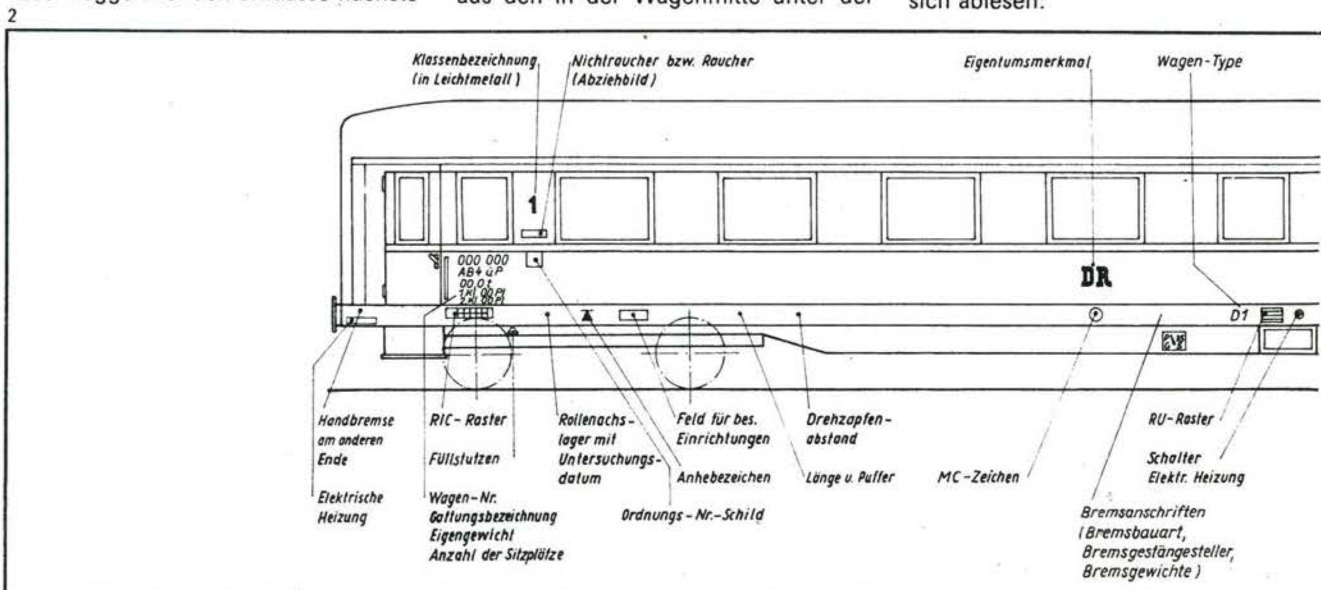
Die Anschriften veränderten sich bis 1958 ebenfalls nur unwesentlich und entsprachen den Betriebsbedingungen. Sie waren jedoch nicht mehr in gelber Farbe, sondern cremefarben ausgeführt. Das Eigentumsmerkmal wurde noch 1945 verändert und bestand nur aus den in der Wagenmitte unter der Fensterlinie angebrachten Buchstaben „DR". Nach wie vor mußte durch die fortlaufende Numerierung der Wagen bei zeitweiligen fahrplan- bzw. umlaufbedingten Umbeheimatungen die Heimatanschrift durch den Vermerk „Leihweise an ..." ergänzt bzw. bei dauernden Umbeheimatungen nur die Kurzbezeichnung der Rbd geändert werden.

Die dunkelgrüne Farbgebung blieb erhalten. Allerdings verzichtete man auf die schwarzen Absatzlinien zur Vereinfachung der Farbgebungstechnologie.

Der modifizierte Nummernplan von 1930 entsprach im Laufe der Zeit nicht mehr den Anforderungen und erschwerte bei der Vielzahl der nunmehr in einzelnen Nummernreihen zusammengefaßten Bauarten den exakten Reisezugwageneinsatz und dessen Überwachung. Ab 1. Januar 1958 wurde ein neuer Nummernplan für die Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn eingeführt. Es war von vornherein festgelegt worden, daß die Umzeichnung nur in den Reichsbahnausbesserungswerken zu erfolgen hatte und damit einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen würde. Ab diesem Zeitpunkt gab es dann auch ein verändertes Anschriftenbild an den Reisezugwagen. Der sogenannte Anschriftenspiegel erhielt seinen Platz auf der jeweils linken Wagenseite unterhalb der Fensterlinie. Die nunmehr sechstellige Wagennummer erfaßte mit den ersten drei Stellen die Stammnummer. Nach dem Bindestrich folgte die dreistellige Ordnungsnummer. Auf das Anschreiben der Heimatdirektion im Zusammenhang mit der Wagennummer verzichtete man nunmehr. Heimatbahnhof und Heimat-Wagenmeisterei (Heimat-Wm) sowie die in einem Kreis befindlichen Kennbuchstaben für die jeweilige Rbd befanden sich jetzt auf dem Längsträgerbereich der Wagen.

Aus der neuen Wagennummer ließen sich ablesen:

2



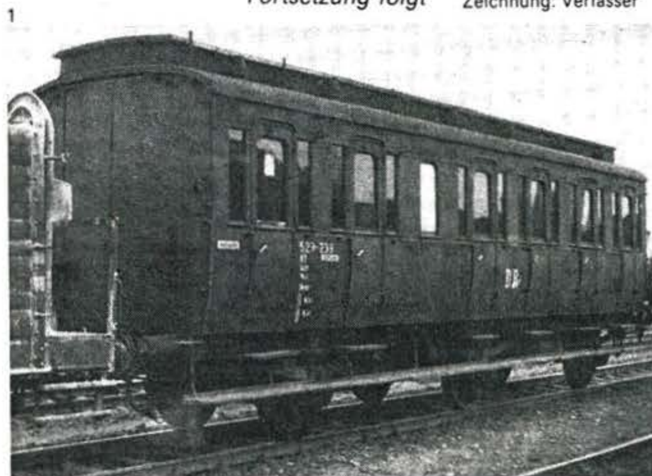
– Wagenbauart (Sonderwagen, Sitz-, Gepäck-, Bahndienstwagen usw.).
– Ursprung des Wagens (Länderbauart, Einheitsbauart, fremde Bauarten, DR-Bauart ab 1950 sowie Privatbahnbauarten)
– Besondere Baureihen innerhalb der o. g. Bauarten mit besonders typischen Merkmalen:
Wagenklasse,
Ungefähres Alter des Wagens,
bei Bahndienstwagen die jeweilige Heimat-Rbd.
Im einzelnen galt folgendes Schema für alle Wagen (außer Bahndienstwagen):

Reisezugwagen-Betriebsnummer						
Stamm-Nr.				Ordnungs-Nr.		
Typen-Nr.						
Gruppen-Nr.	Bauart Nr.	Baureihen-Nr.		Klassen-Nr.		
1	5	4	–	2	1	6

Für die Gruppen- und die Bauartnummern wurden Zuordnungen festgelegt, die eine weitere Unterteilung durch Baureihen-Nummern erfuhren.

Fortsetzung folgt

1



1 Anschriften an einem B3-Wagen nach dem Nummernplan von 1958.

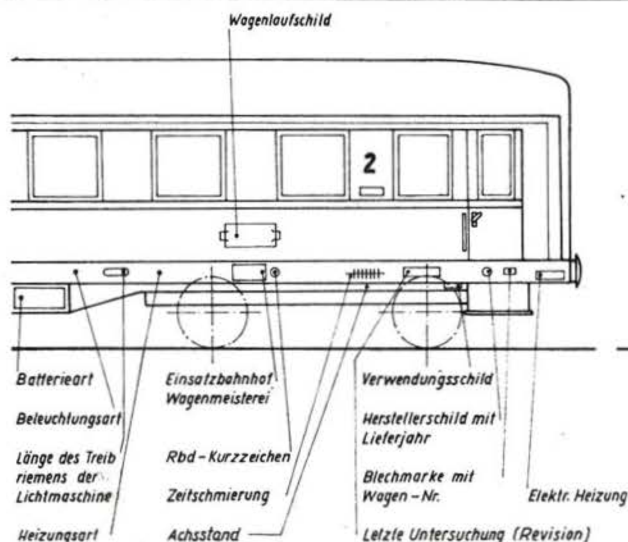
2 Beispiel für Anschriften an einem Schnellzugwagen, Stand April 1961

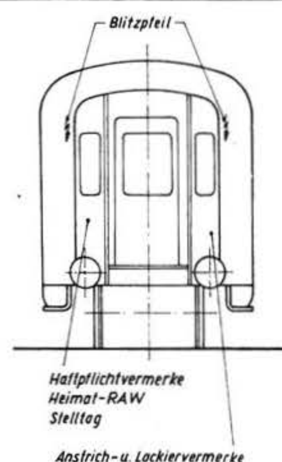
Foto: ZBDR;
Zeichnung: Verfasser

Zuordnung der Gruppen- und Bauartennummern des Nummernplanes von 1958

Gruppen-Nr.	Bauart-Nr. u. Bezeichnung					
Bezeichnung	0 Fremde	1 Privatbahnen	2 Länderbahnen pr, meck	3 Länderbahnen sa, bay, bad, wü, old	4 Einheitsbauart	5 DR
0 Sonderwagen	00	(01)	02	03	04	05
1 Doppelstock- und Gliederzüge	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	15
2 Durchgangswagen vierachsig	20	21	22	23	24	25
3 Durchgangswagen zwei/dreiachsig	30	31	32	33	34	35
4 Abteilwagen vierachsig	40	(41)	42	43	44	(45)
5 Abteilwagen zwei/dreiachsig	50	(51)	52	53	54	(55)
6 Gepäckwagen vierachsig	60	(61)	62	63	64	65
7 Gepäckwagen zwei/dreiachsig	70	(71)	72	73	74	(75)
8 Bahndienstwagen zwei/drei- und vierachsig	Nach anderen Grundsätzen genummert					
9 Schmalspurwagen	6 600 mm	7 750 mm	9 900 mm	0 1000 mm		

() In Klammern gesetzte Nummern waren im Park der DR 1958 nicht vorhanden bzw. wurden unter dieser Nr. nicht geführt.





Michael Fest, Teltow

Wendezugautomatik MBS W0.1

Modellbahn-Steuerbausteine aus dem VEB GRW Teltow

Ein Wendezug ist ein relativ kurzer Zug, bei dem das Triebfahrzeug, unabhängig von der Fahrtrichtung, immer am gleichen Ende des Zuges verbleibt. (1)

Er verkehrt selbständig auf von anderen Zügen meist nicht benutzten Strecken wie Anschlußbahnen, Bergstrecken mit Kopfbahnhof, Straßen-, S- und Werkbahnen nach einem Zeitplan hin und her (Abb. 1).

Anschluß und Funktion des Grundgerätes

Mit Hilfe der Wendezugautomatik MBS W 0.1 läßt sich sowohl das Hin- und Herfahren eines Modellzuges als auch dessen vorbildgetreues Anfahr- und Bremsverhalten vollautomatisch simulieren. Der Bremsvorgang und der Richtungswechsel werden dabei über Gleiskontakte beliebiger Bauform (Anschluß gemäß Abb. 2) ausgelöst.

Die Gleiskontakte sind 25 bis 30 cm vom Haltepunkt entfernt zu installieren. Hinsichtlich einer einwandfrei funktionierenden Wendezugautomatik sollte auf die richtige Lage der Kontakte in bezug auf die rechte und linke Schiene geachtet werden. Ein Vertauschen der Gleisanschlüsse 1 und 2 hat dagegen keinen Einfluß auf die Funktionsfähigkeit. Die Länge der Wendezugstrecke zwischen den Gleiskontakten kann beliebig gewählt werden.

Abb. 2 verdeutlicht, daß die Modell-Wendezugstrecke vollständig von den übrigen Gleisanlagen getrennt sein muß. Sie kann lediglich über einen Hand-Automatik-Umschalter (vgl. mit Abb. 3) in die bestehende Gleisanlage eingebunden werden.

Die Aufenthaltszeit in den Bahnhöfen läßt sich in Grenzen an dem mit „t" (Zeit) gekennzeichneten Einstellregler festlegen.

In Abhängigkeit von der Versorgungsspannung a) 16 V oder b) 12 V – kann man die zwischen den Bahnhöfen maximal erreichbare Geschwindigkeit „V" am Baustein bzw. Fahrtrafo einstellen (vgl. Abb. 4). Die Fahrspannung selbst wird vom Baustein über die Anschlüsse 1 und 2 bereitgestellt.

Der Baustein läßt sich leicht installieren. Entweder stellt man die fünf Anschlüsse mittels der beiliegenden Flachsteckhülsen her oder lötet sie an. Da die einmal eingestellte Haltezeit und Fahrgeschwindigkeit in der Regel nicht mehr zu verändern ist, kann der Baustein an beliebiger Stelle unter der Anlagenplatte angebracht werden. Nur sollte man eine ausreichende Luftzirkulation gewährleisten.

Die Leiterplatte des W 0.1 ist in einem einfachen, bedruckten Blechgehäuse (Höhe 25 mm, Länge 160 mm und Breite 90 mm) untergebracht. Zum Beipack gehören eine Bedienungsanleitung, ein Vertragswerkstättenverzeichnis mit Garantiekarte (Zusatzgarantie für die Dauer von 12 Monaten), Flachsteckhülsen und eine Ersatzgerätesicherung.

Dieser Baustein darf mit maximal 500 mA belastet werden; dies ist bei der Wahl des Triebfahrzeuges sowie der Anzahl der beleuchteten Wagen zu beachten.

Erweiterung mit dem Relaisbaustein MBS RB 0.1.

In diesem Abschnitt wird der Systemcharakter des MBS-Sortiments deutlich. Die Wendezugautomatik läßt sich mit Hilfe des nachfolgend beschriebenen Relaisbausteins RB 0.1 noch attraktiver gestalten.

Über den zusätzlichen Steuerausgang A des W 0.1 kann mit dem Relaisbaustein eine Weiche angesteuert werden, so däß der Wendezug von Bahnhof A abwechselnd zu den Bahnhöfen B und C fahren kann (s. Abb. 5).

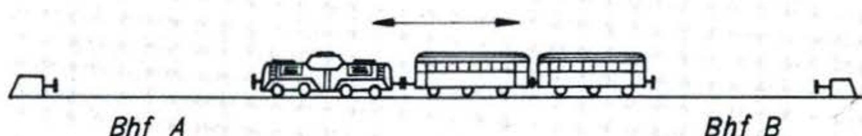
Des weiteren lassen sich mit Hilfe des RB 0.1 die Ausfahrsignale der Bahnhöfe automatisch schalten (Abb. 6). Bei bevorstehender Ausfahrt des Zuges, z. B. aus Bahnhof A, wird das Signal unmittelbar vor dem ausfahrenden Zug freigegeben (Steuerung über ansteigende Fahrspannung). Wenn der Zug im Bahnhof B angekommen ist, wird das Ausfahr-Signal im Bahnhof A auf „Halt" zurückgesetzt.

Relaisbaustein MBS RB 0.1

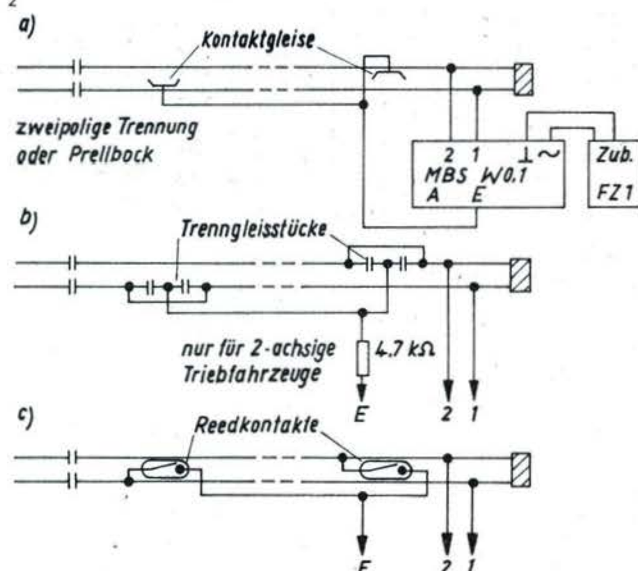
Der Relaisbaustein beinhaltet zwei Transistorrelais. Zur Ansteuerung können Gleichspannungen von 2 bis 20 V oder die Zubehörspannung von 16 V~ verwendet werden. Die Relaiskontakte (je Relais zwei Wechsler) schalten Ströme bis zu 4 A, was z. B. einem gleichzeitigen Ansteuern von vier Weichen entspricht (Abb. 7).

Über die schon bei der Wendezugautomatik beschriebenen Einsatzbeispiele hinaus ergeben sich vielfältige weitere Anwendungsmöglichkeiten. In Abb. 8 ist als Beispiel das Steuern der Haltesabschnitte und der Signale einer handbetätigten Weicheneinmündung in eine Blockstrecke dargestellt.

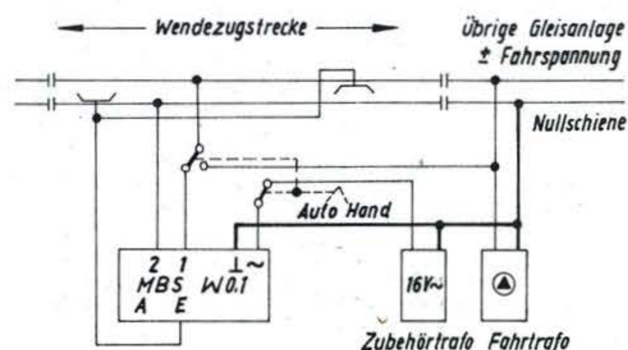
1



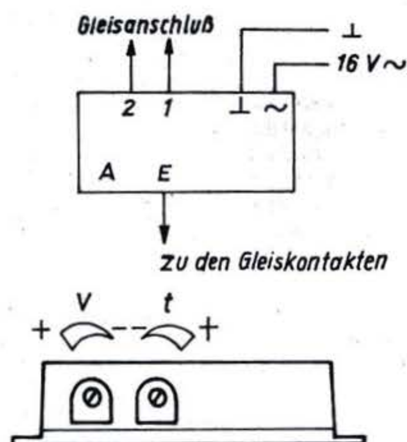
2

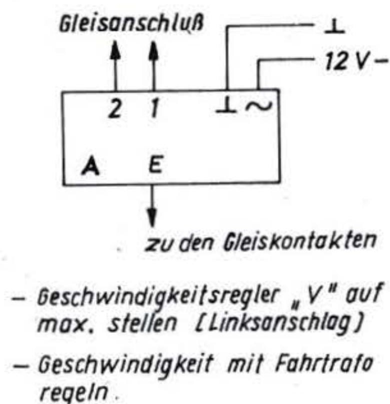


3

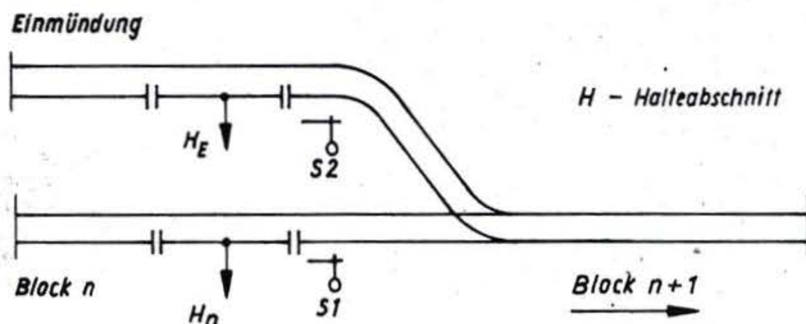


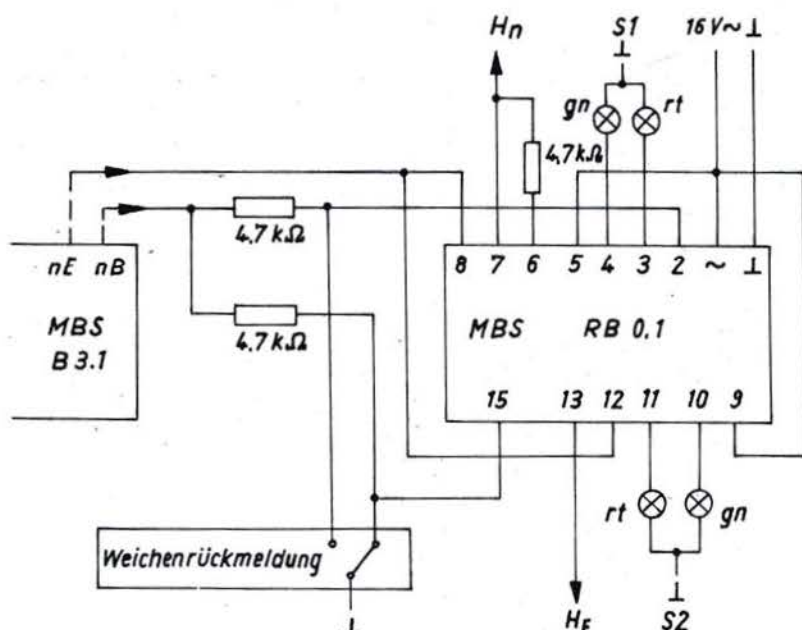
4



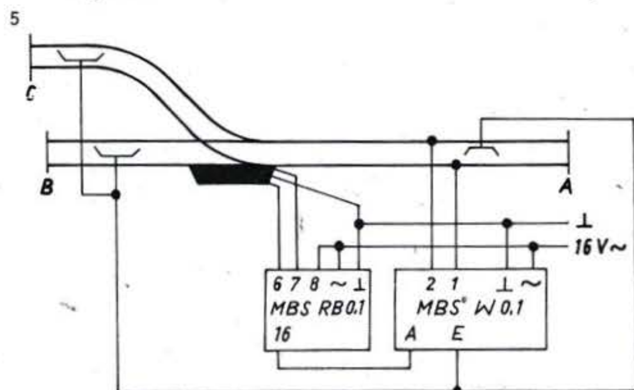


8

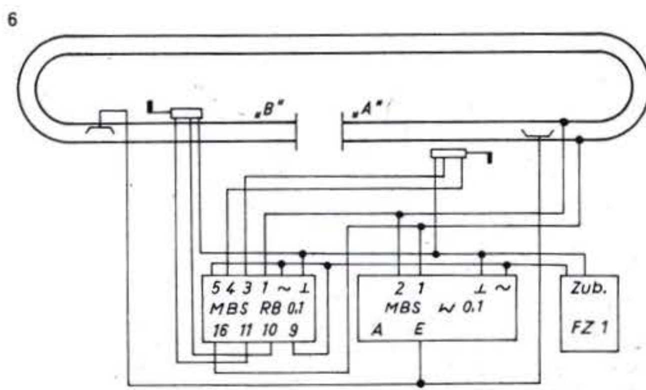




5



6



Die Schaltung realisiert folgende Funktion: Ein Zug, der in den Block n + 1 fahren soll, wartet solange vor dem „Halt" zeigenden Signal, bis die Weiche für die entsprechende Richtung gestellt ist und der Block n + 1 frei ist. Dann werden das jeweilige Signal und der dazugehörige Halteabschnitt geschaltet. Die Ansteuerung des Relaisbausteins wird in Abb. 8 bereits von der Blocksteuerung MBS B 3.1 übernommen. Diese soll allerdings erst in der nächsten Ausgabe beschrieben werden. Bei einem herkömmlich aufgebauten automatischen Blocksystem mit PIKO-Blocksignal oder Schaltrelais entspricht nE dem Anschluß zum Halteabschnitt (geschaltete Fahrspannung), und anstelle von nB tritt die Ansteuerleitung für die Rücksetzung des Blocksignals in Stellung „Freie Fahrt" bzw. „Grün" (Dauersignal 16 V oder 12 V erforderlich).

Für diese Schaltung werden zusätzlich drei handelsübliche Widerstände à 4,7 kΩ beliebiger Bauform benötigt.

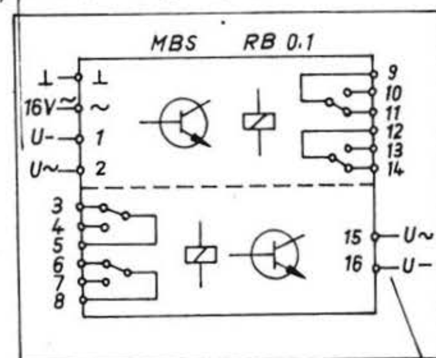
Der Relaisbaustein hat folgende Abmessungen (L × B × H): 90 mm × 90 mm × 25 mm. Sein Beipack entspricht dem der Wendezugautomatik, verfügt jedoch über keine Gerätesicherung.

Fußnote

(1) Hoße, Schäller, Schnitzer: transpress-Lexikon Modelleisenbahn. – transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1983.

Zeichnungen: Verfasser

7



Joachim Engler (DMV), Oschatz

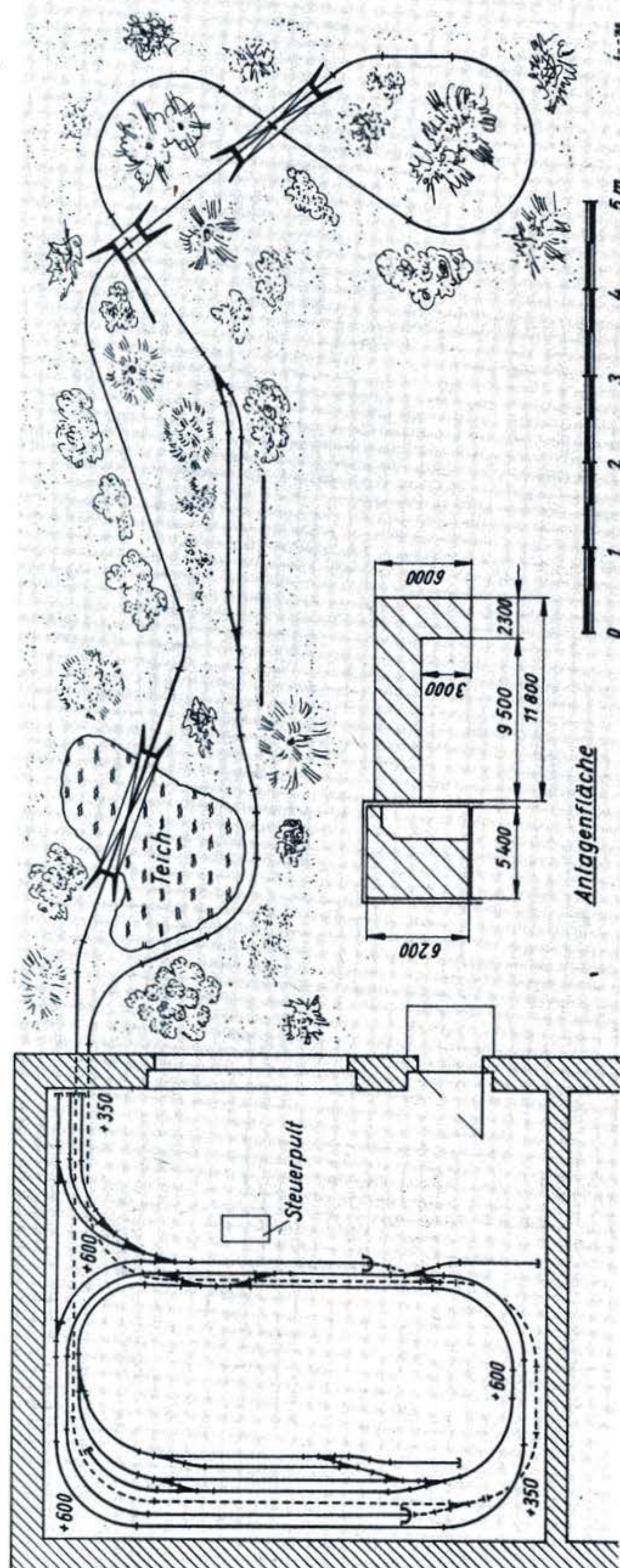
„Alte Sachsen" im Garten ...

Bekanntlich erfreuen sich Gartenbahnen einer wachsenden Beliebtheit. Mehr und mehr wächst das Interesse an der „Großen". Schon länger dabei ist Gerhard Walter. Es lohnt sich schon dem Dresdner, der sich mit der Modellbahn auch beruflich beschäftigt, einmal über die Schulter zu schauen. Daß er seine Leidenschaft für die „alten Sachsen" auch im heimischen Gartenterrain verwirklichen konnte, beweisen die nebenstehenden Aufnahmen. Durch Blumenbeete und den Steingarten rollen die Schmalspurzüge der Nenngröße II_e (Maßstab 1:22,5). Diese Gartenbahn fügt sich harmonisch ein in den mit viel Sachkenntnis und Liebe angelegten Steingarten mit beständigen und vor allem niederwüchsigen Pflanzen.

Trassiert wurde die Strecke auf Beton. Dadurch ergibt sich eine Gleislage von mindestens 20 cm über dem niedrigsten Gartenniveau. Die Gleisanlage – siehe auch Gleisplan – besteht aus zwei Meter langen Gleisjochen, die mit Schrauben und Plastedübeln auf der Betonbettung befestigt sind. Dies erleichtert den einfachen Auf- bzw. Abbau der aus Messingprofil und Plastschwellen bestehenden Gleisstücke. Im allgemeinen beträgt der Bogenradius 1000 mm und der Gleisabstand in mehrgleisigen Bereichen mindestens 130 mm. Auf eine Schotterung wurde bewußt verzichtet; dafür bietet aber der erhöhte Betonbahnkörper sehr viel Betriebssicherheit sowie unbestreitbare Vorteile bei Regenwetter. Insgesamt sind etwa 100 m Gleis und 22 Weichen verlegt; die Weichen haben einen Winkel von 15°. Die dafür selbst entwickelten Motorantriebe mit Endabschaltung arbeiten bei 12 V/2,4 A.

Zweifellos ist die Unterbringung der Fahrzeuge auf einer großen Abstellfläche in einem Anbau des Wohnhauses der eigentliche Clou! Von dort aus kann die gesamte Anlage über ein Steuerpult bedient werden. Außerdem läßt sich der Gartenbereich durch ein großes Fenster gut übersehen. Die Einfahrt vom Garten in das Gebäude bzw. umgekehrt ist zweigleisig über eine im Sockelbereich angeordnete, wetter- und winterfest verschließbare Maueröffnung möglich. Der Anlagenteil im Gelände gestattet mit zwei Gleisovalen und sechs Abstellgleisen unter Einbeziehung eines Abschnittes der Auf- und Abfahrrampen zum Garten einen abgeschlossenen Bahnbetrieb. Der Gleishöhenunterschied beträgt im Garten etwa 400 mm, was eine reizvolle Anlagengestaltung zuließ.

Zum Einsatz kommen ausschließlich Fahrzeugmodelle nach historischen sächsischen Vorbildern. Sämtliche Fahrzeuge sind Eigenkonstruktionen. Gerhard Walter hat sie aus Messing und verschiedenen Plastematerialien, insbesondere aber in Gießharzausführung angefertigt. Betrieben wird die Anlage mit 12-Volt-Gleichstrom. Zur Zeit sind Loks der Gattung IK sowie zweiachsige Reisezug- und Güterwagen im Einsatz. Weitere Modelle befinden sich bereits in der Entwicklungsphase ...



Fotos: Albrecht, Oschatz, Zeichnung: Verfasser
Bildtext: R. Scheffler, Oschatz

1 Einer seiner IK-Lokomotiven gab Gerhard Walter die Nummer 12. Das Vorbild verkaufte die Reichsbahn 1923 an das Eisenwerk Schmiedeberg, wo sie bis 1964 als Werklok ihren Dienst verrichtete.

2 Als „Rucksack" wurde unter Eisenbahnern der zweiachsige Packwagen (Pwg) bezeichnet. Verwendung und Form paßten zu allen Zugeinheiten der Schmalspur.

3 Obwohl der zweiachsige offene Güterwagen (Ow) für alle Güter Verwendung fand, dürfte diese Beladeart recht selten gewesen sein.

4 Zum Zwecke einer höheren Platzkapazität wurden 1881 in zwei Exemplaren zwei kurzgekuppelte BC/C-Zweiachser zusammengefügt.

5 Harmonisch fügen sich gärtnerische Gestaltung und das Thema „Eisenbahn der Jahrhundertwende" zusammen.

6 Im Rund der Gartenbahnanlage kommt seitlich der dichten Blumenrabatte die Ausweichstelle günstig zur Wirkung.

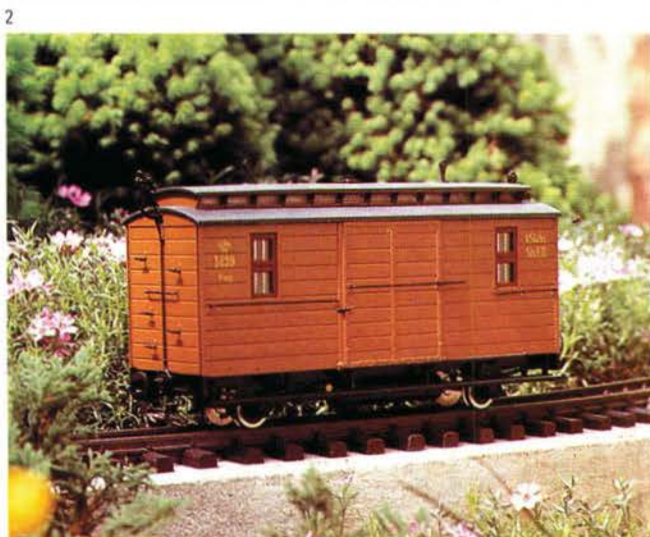
7 Vielseitigkeit kennzeichnet den Streckenverlauf in Walters Gartenanlage.

8 Ein Zug am großen „Waltersee".

1



2



3



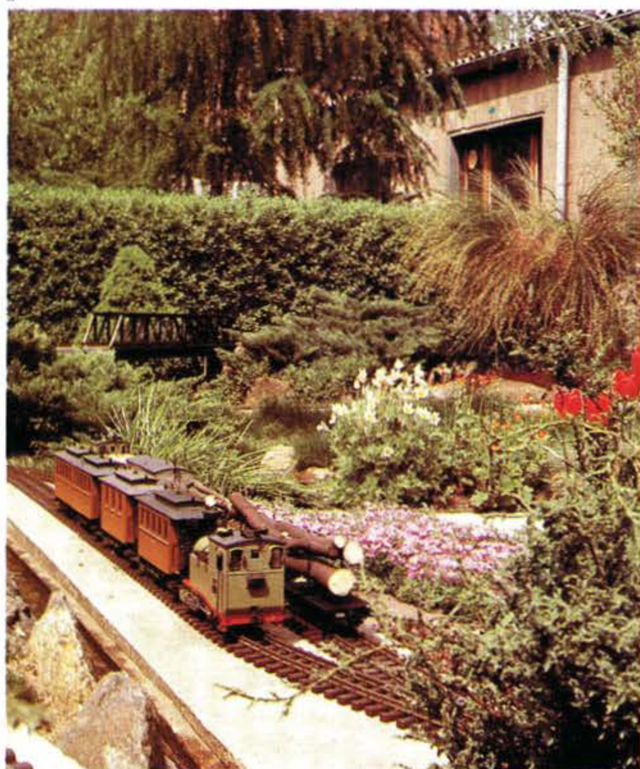
4



5



6



7



8

Peter Eickel (DMV), Dresden

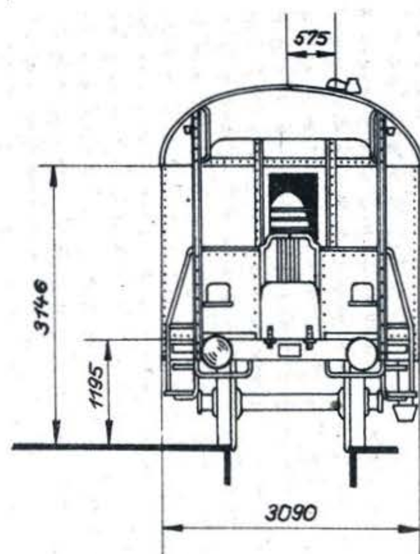
H0-Modell des Ci Bay 30

Mit dem zweiachsigen Personenwagen der Bauart Ci Bay 30, dessen letzte Vertreter 1970 ausgemustert wurden, unterbrechen wir unsere Güterwagenserie „Vorbild – Modell". Auch diesmal finden Sie das dazugehörige Modellfoto auf der dritten Umschlagseite!

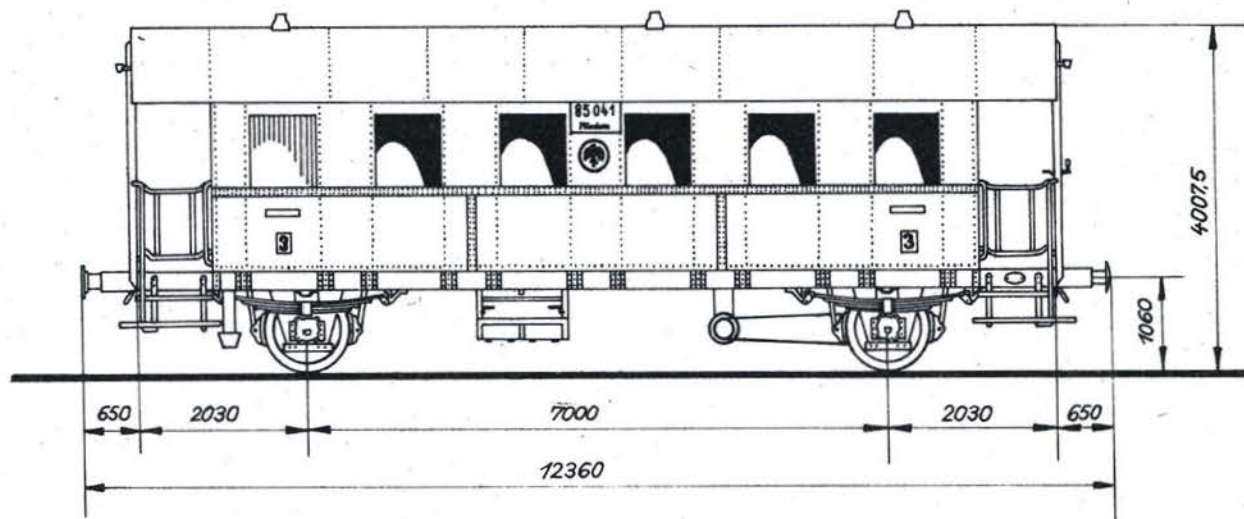
ziell für das bayerische Netz. Diese Firma lieferte 1930 30 Wagen, die bei der DRG unter dem Gattungszeichen Ci Bay 30 (ursprünglich 29, da im Lieferplan 1929 enthalten) eingestellt bzw. als Sonderbauart „Augsburg" den Reichsbahndirektionen München und Augsburg zugeteilt wurden. Sie erhielten die Nummern 85026 bis 85055.

Bei diesen Wagen wurden weitestgehend Teile der Austauschbauart verwendet; so besaßen sie u. a. Gleitachslager der Regelbauart, ein Kastengerippe aus Stahl (daran waren die Dach- und Bekleidungsbleche angenietet), eine Schiebetür zwischen Raucher- und Nichtraucherabteil, eine elektrische Beleuchtung und Einrichtungen für die elektrische und Dampfheizung, Lattensitzbänke (Sitzteilung 2 + 3) sowie Gepäck- und Schirmnetze üblicher Bauart.

1



2



Wohl bei keiner deutschen Länderbahn war der Begriff „Lokalbahn" so ausgeprägt wie bei der Bayerischen Staatsbahn. Eigens für deren zahlreiche Strecken mit lokalem Charakter wurde eine Vielzahl Lokomotiven und Wagen entwickelt sowie gebaut. Sie sind alle am Buchstaben „L" (Lokalbahn) im Gattungszeichen zu erkennen.

Nach Gründung der DRG behielt die damalige Bayerische Staatsbahn lange Zeit eine gewisse Selbständigkeit; Ausdruck hierfür war die „Gruppenverwaltung Bayern". Denn ihr oblag es in starkem Maße, über Fahrzeugbeschaffung bzw. -stationierungen für das Gebiet der ehemaligen Bayerischen Staatsbahn zu entscheiden.

Und so mußte sich die Gruppenverwaltung Bayern auch den Lokalbahnen widmen. Sie hatte deshalb u. a. auch den Bedarf an neuen Wagen zu decken, denn die alten Länderbahnwagen mußten generell erneuert werden. Auf diesem Wege entwickelte sie gemeinsam mit der Waggonfabrik J. Rathgeber AG München, einen Lokalbahnwagen spe-

Einige technische Daten	12 360 mm
Fußboden über Schienenoberkante	1 260 mm
Anzahl der Sitzplätze	56
Bremsbauart	Kkpbr
Eigengewicht	19,6 t (damals übliche Maßeinheit)

Die 800 mm breiten Fenster hatten Metallrahmen und eine Ausgleichsvorrichtung. Das ebenfalls 800 Millimeter breite Abortfenster war als Klappfenster konzipiert. Gesichert wurden die Bühne durch Gittertüren und die Übergänge durch Scherengitter. Drei statische Luftsauger der Bauart „Wendler" garantierten darüber hinaus eine ausreichende Belüftung des Wagens. Charakteristisch sind aber die Dachschürzen und Rammsäulen.

Modell-Vorschlag Ci Bay 30

Das Modell läßt sich relativ leicht und mit geringen maßlichen Kompromissen

1 und 2 Zeichnerische Darstellung eines Originals des Ci Bay 30 im Maßstab 1:87 (Nenngröße H0)

aus zwei Modellen des Bi-33a (Prefo) anfertigen. Und um Schwierigkeiten bei der Beschriftung zu umgehen, sollte man sich folgende Versionen beschaffen:

Kat.-Nr. 5/6517/020 für die DRG-Zeit und DB-Nachkriegszeit

Kat.-Nr. 5/6517/010 für DR-Nachkriegszeit. Zunächst werden beide Wagen vorsichtig in ihre Einzelteile zerlegt: Gehäuse, Fenstereinsätze, Inneneinrichtung, Fahrgestelle. Am Gehäuse 1 sind die Seitenwand mit dem Abortfenster, die Einstiege, die Dachnietreihen, die Lüfter sowie die Langträgerverkleidung gemäß Skizze zu entfernen. Die Dachschürze an den Einstiegbühnen erhält die in der Zeichnung angegebene Form. Vom Gehäuse 2 sägt man die Seitenwand ohne Abortfenster aus und klebt diese an das Gehäuse 1. Dabei ist mit Plastekleber möglichst sparsam umzugehen.

3 und 4 Unmaßstäbliche Wiedergabe der zu verändernden Gehäuse bzw. Fahrgestelle am Ausgangsmodell des Bi-33a. Die Teile 4 bis 6 sind Abb. 5 zu entnehmen!

5 und 6 Die neu anzufertigenden Einzelteile im Maßstab 2:1; Teilbezeichnung siehe Stückliste!

Zeichnungen: Verfasser

Für die neuen Stirnwände werden die entsprechenden Teile aus dem Gehäuse 2 gesägt. Als Türen eignen sich die Übergangstüren des Bi-29a vom VEB Prefo Dresden (Kat.-Nr. 426/41). Kann auf diese nicht zurückgegriffen werden, dann ist eine Neuanfertigung lt. Zeichnung unumgänglich. Am fertigen Gehäuse sind nur noch folgende Komplettierungsarbeiten notwendig:

- Einsetzen der Fenster (das Abortfenster wird mit weißem Karton hinterlegt)
- Inneneinrichtung komplettieren
- Griffstangen
- Schlußscheibenhalter und
- Lüfter (Zurüstteil der AG 3/42 Marienberg) anbringen.

Das Fahrgestell fertigen wir nach der Skizze und bringen die Kastenstützen jeweils mittig unterhalb der Nietreihen der Seitenwände an.

Die Kopfstücke mit Trittstufen und Puffern stammen vom BC 4 i Pr 23 des VEB Prefo Dresden (Kat.-Nr. 426/37). Einige Details wie Generatorattrappe, Fallrohr mit Saughaube (ebenfalls Zurüstteil der AG 3/42) und Kupplungshalter vervollständigen das neue Fahrgestell.

Nach dem Zusammenbau des Gehäuses mit dem Fahrgestell müssen zuletzt die Bühnengeländer angefertigt werden. Die benötigten Teile dafür sind aus der Zeichnung ersichtlich:

Wer sauber arbeitet, muß nur einige wenige farbliche Korrekturen an den Langträgern, am Dach und den Stirnwänden vornehmen.

Noch ein Wort zur Beschriftung. Bei der Wahl eines DR- oder DB-Wagens bleibt die ursprüngliche Beschriftung erhalten. Nur beim DRG-Wagen sind folgende Änderungen notwendig:

- Bi ändern in Ci (mittels Rasierklinge) im linken Anschriftenfeld
- Entfernen der DB-Embleme, der Wagennummer und der DB-Abkürzung
- Anbringen der 3. Klasse- und Raucher/Nichtraucher-Schilder, der Nummerntafeln und der DRG-Embleme (s. hierzu „me" 1/86)

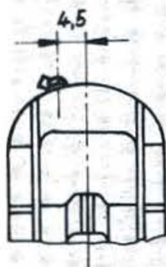
Eine authentische Nummer ist beispielsweise „85041 München". Da diese Wagen im neuen Nummernplan von 1930 bereits eingereiht waren, erhielten sie keinen Strich unter der Nummer

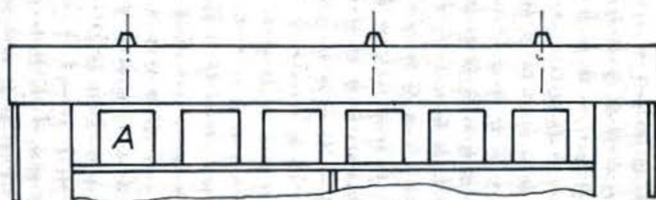
Quellenangaben

(1) Deppmeyer, J.: „Die Einheits-Personen- und Gepäckwagen der DRG-Bauarten 1921 bis 1931". – Franckh'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart.

(2) Typenblätter der DRG, Maßstab 1:100

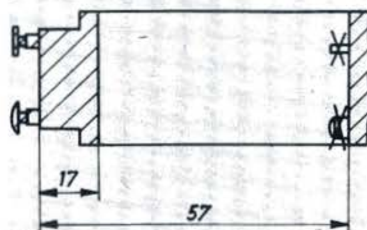
3

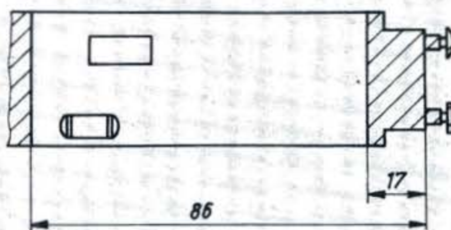




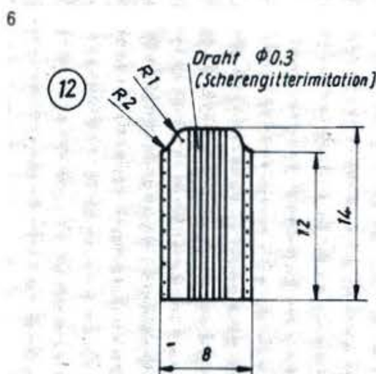
4

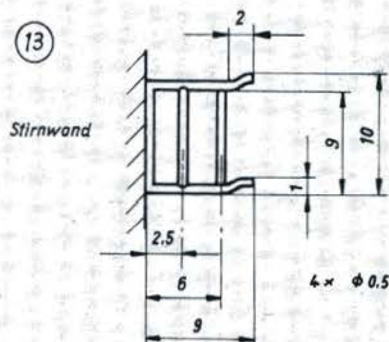
Fahrgestellschnitte

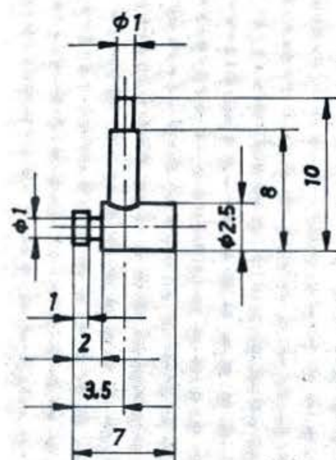


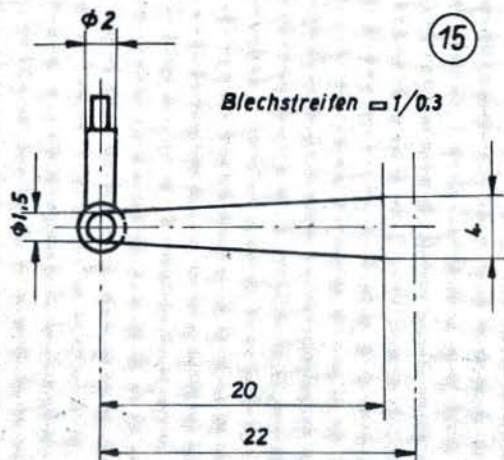


6



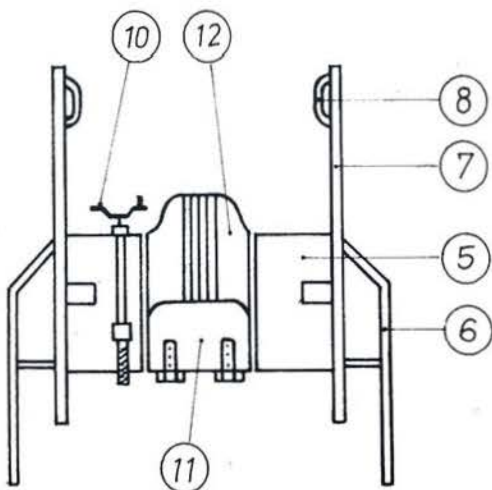


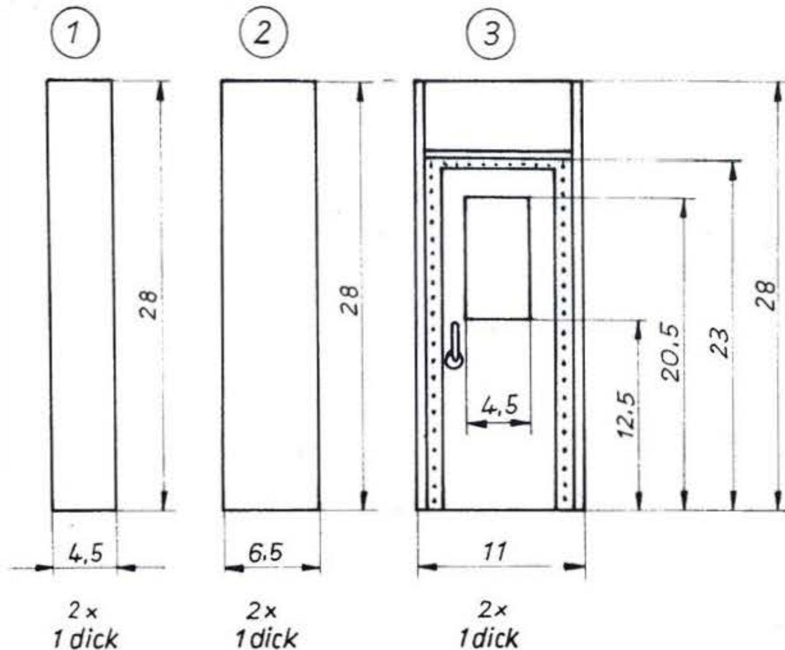


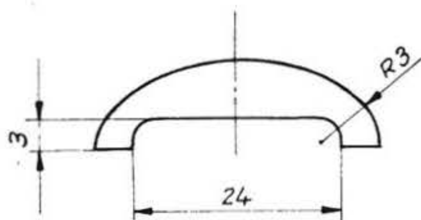


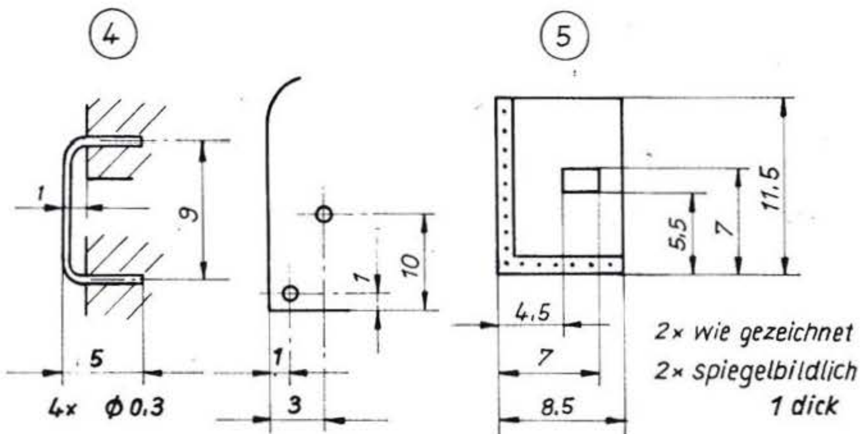
Legende

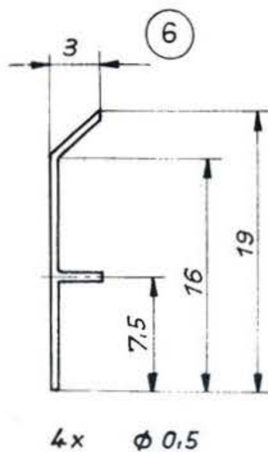
Teil 1	Stirnwandteil
Teil 2	Stirnwandteil
Teil 3	Stirnwandtür
Teil 4	Griffstange am Wagenkasten
Teil 5	Bühnengeländer (je 4×)
Teil 6	Handgriffstange
Teil 7	Dachstrebe
Teil 8	Handgriff
Teil 9	Schlußscheibenhalter
Teil 10	Handbremse
Teil 11	Übergangsblech
Teil 12	Übergangssicherung (Scherengitter)
Teil 13	Dix-Tür
Teil 14	Kastenstütze
Teil 15	Lichtmaschine mit Treibriemen

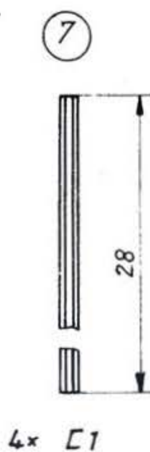

Anordnung Bühnengeländer
10
12
8
7
5
6
11
unmaßstäblich

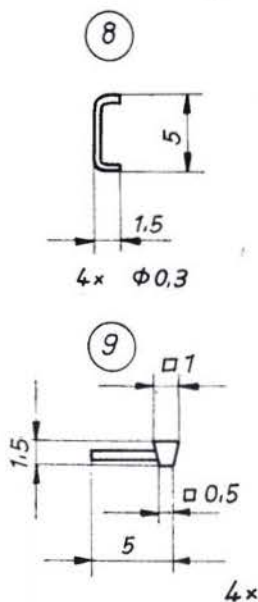

Einzelteile
1
2
3
28
28
28
20,5
23
12,5
4,5
4,5
6,5
11
2×
1 dick
2×
1 dick
2×
1 dick

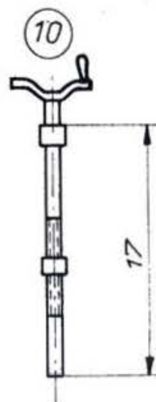

Dachschürze
R3
3
24

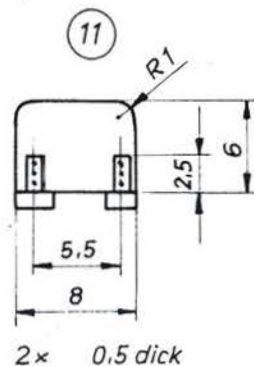

4
5
1
9
5
4× Φ 0,3
10
1
1
3
11,5
5,5
7
4,5
7
8,5
2× wie gezeichnet
2× spiegelbildlich
1 dick

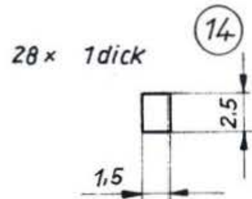

6
3
19
16
7,5
4× Φ 0,5


7
28
4× [1


8
5
1,5
4× Φ 0,3
9
□ 1
1,5
□ 0,5
5
4×


10
17


11
R1
6
2,5
5,5
8
2× 0,5 dick


14
28× 1 dick
2,5
1,5

Hartmut Küster (DMV), Leipzig

Anregung vom Vorbild:

Bahnhof Bad Doberan

Zum 100jährigen Bestehen des „Molli" brachte „me" in der letzten Ausgabe einige Beiträge. Der nun folgende Artikel soll die aus diesem Anlaß erschienenen Veröffentlichungen abrunden und jenen Modelleisenbahnern Anregungen zum Nachbau im Modell vermitteln, die ihr Hobby nur auf geringstem Raum betreiben können. Dennoch sollte auch dabei das berühmte „i-Tüpfelchen" nicht vergessen werden.
Das Anlagenthema Regelspurbahn mit abzweigender Schmalspurbahn wird für viele Modelleisenbahner immer reizvoller. Insbesondere sind Vorbildempfehlungen von Bahnhöfen dieser Art stets gefragt. In Bad Doberan beispielsweise ist solch eine Situation zu finden. Hier hat bekanntlich der 900-mm-spurige „Molli" aus Richtung Kühlungsborn West Anschluß an die eingleisige Strecke Rostock–Wismar.

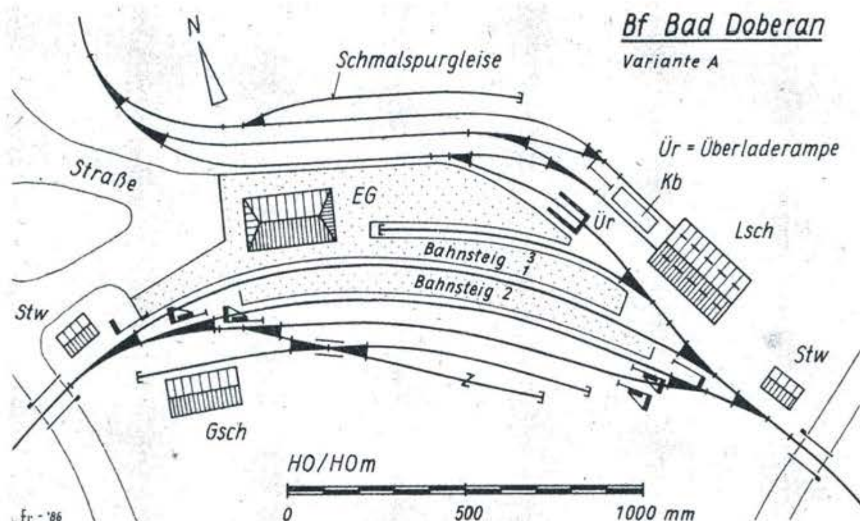
Vorbild

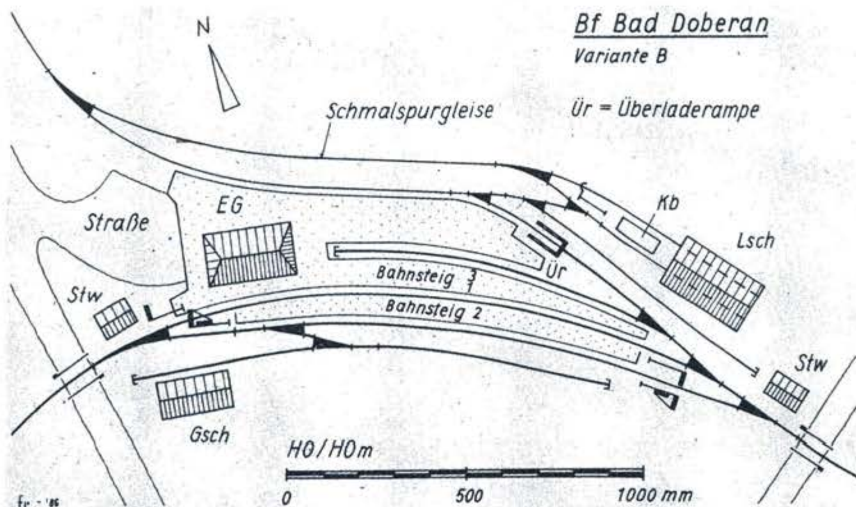
Die regelspurigen Gleisanlagen des Bahnhofs liegen in einem weiten Bogen. Das repräsentative Empfangsgebäude befindet sich zwischen beiden Bahnen. Die Zufahrtstraße berührt seitlich den Empfangstrakt. Im Innenbogen der regelspurigen Seite liegt die weitläufige Ortsgüteranlage, wobei der Güterschuppen gegenüber dem Empfangsgebäude angeordnet ist. Die wichtigsten Gleise sind mit Formsignalen gesichert. Aufgrund des starken Reiseverkehrs gibt es hier umfangreiche schmalspurige Gleisanlagen. Am östlichen Bahnhofskopf liegen die Lokbehandlungsanlagen, wie Schuppen, Wasserkran und Bekohlungseinrichtung und die Überladerampe zur Regelspurbahn. In Richtung Heiligendamm verläßt die Strecke den Bahnhof in einer scharfen Rechtskurve. Über den Fahrzeugeinsatz und die Betriebsführung des „Molli" wurde bereits an anderer Stelle ausführlich berichtet.
Auf der regelspurigen Strecke verkehren Personen- und Güterzüge sowie ganzjährig zwei Eilzugpaare. Zum Einsatz kommen Dieselloks der Baureihe 110, 118 und 120. Vor dem Traktionswechsel erbrachten Dampfloks der Baureihen 38, 52, 55 und 50^{40} bzw. 50^{50} die anfallenden Leistungen. Hin und wieder verkehren aber auch heute noch Loks der BR 50.35 vor Güterzügen.

Modellvorschläge

Variante A

Soll das Grundkonzept trotz des Platzmangels die typischen Gegebenheiten reflektieren, sind einige Beschränkungen unerläßlich. Zum einen müßte die weitläufige Ortsgüteranlage der Regelspurbahn auf den Schuppen gegenüber dem Empfangsgebäude reduziert werden. Zum anderen ist es günstig, die Lokbehandlungsanlagen der Schmalspurbahn im mittigen Bahnhofsbereich vorzusehen. Das spart Platz und konzentriert die Motivaussage. Außerdem können die Gleise des „Molli" auf das Notwendigste beschränkt werden. Die leichte Krümmungsanlage der regelspurigen Hauptgleise sollte beibehalten werden. Etwas variabler ist der Standort für die Ortsgüteranlage. Jedoch sollte beachtet werden, daß die Schmalspurgleise die recht langen „Molli"-Züge aufnehmen müssen. Eine Rampe zum Verladen der Schmalspurfahrzeuge auf regelspurige Transportwagen darf nicht vergessen werden. Sollte der 1959 eingestellte Güterverkehr nachempfunden werden, sind entsprechende Umladeeinrichtungen zu berücksichtigen. Obwohl vereinfacht wurde, blieb bei dieser Variante das Charakteristische des Doberaner Bahnhofs erhalten.





1 Regelspurige Bahnanlagen aus Blickrichtung Wismar

2 Regelspurige Bahnanlagen aus Blickrichtung Rostock

3 Schmalspuranlagen aus Richtung Heiligendamm gesehen

4 Ein Personenzug steht zur Abfahrt bereit in Richtung Heiligendamm

Fotos: Verfasser;
Zeichnungen: J. Kruspe, Leipzig

1



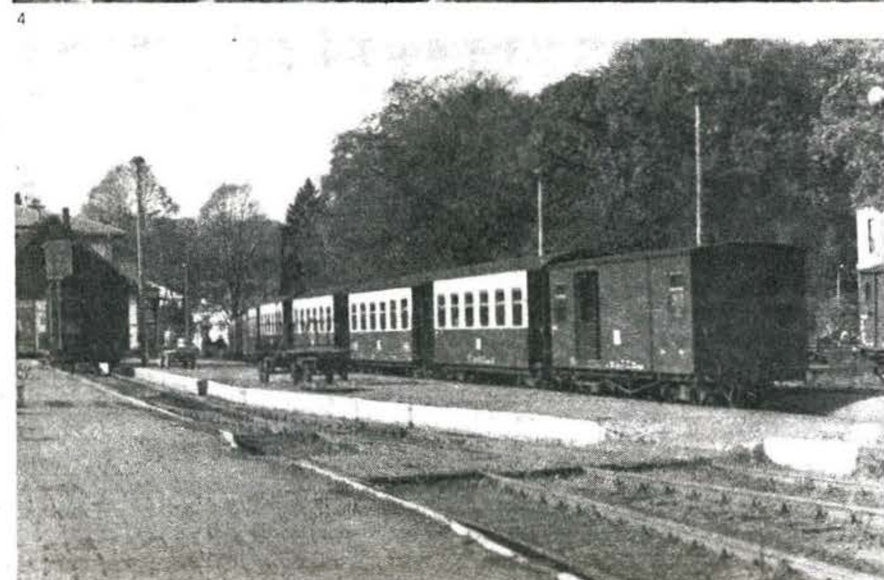
2



3



4



Variante B

Oft zwingen Platzverhältnisse viele Modelleisenbahner dazu, sich stark zu beschränken. Für besonders arg Betroffene ist ein leicht veränderter Gleisplan entstanden, der von 1886 und 1910 die Anforderungen erfüllen könnte. Die Anlagen der Regelspurbahn wurden sogar noch weiter eingegrenzt. Dennoch sind Zugkreuzungen und diverse Rangierfahrten auf der Regelspurbahn möglich. Ebenso ist das Bedienen der Güterabfertigung sowie der Übergaberampe berücksichtigt worden. Die Schmalspurbahn verfügt, neben Bahnsteig- und Umfahrgleis, über eine recht beachtliche Lokbehandlungsanlage, eine Überladerampe sowie ein Abstellgleis. Hier könnten Verstärkungswagen oder ein Hilfszug abgestellt werden. Ein abwechslungsreicher Betrieb ist also auch auf kleinstem Raum mit einem derart bescheidenem Gleisplan möglich.
Beide Varianten kann man verändern. Natürlich müssen sie mit den Bedingungen auf der vorhandenen Heimanlage in Einklang gebracht werden.

Vorschau

Im Heft 8/86 bringen wir u. a.:
Diesellokentwicklung bei der DR bis 1990;
Traditionsspeisewagen der DR;
Die Eisenbahnen in Spanien;
20 Jahre „technomodell";
BR 43 in H0 vorgestellt;
Pferdefuhrwerke in H0.

dmv teilt mit

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Halle
Sonderzugfahrt am 20. September 1986. Strecke: Leipzig Hbf (Abf ca. 7.30 Uhr) – Lützen – Pörsten – Zeitz – Osterfeld und zurück über Großkorbetha nach Leipzig Hbf (Ank. ca 17.00 Uhr). Voraussichtl. Lokeinsatz: 38 1182, 65 1049 und E 94 056. Teilnehmerpreis: Erwachsene 24,50 M.; Kinder bis 10 Jahre in Begleitung Erwachsener 14.00 M., Vorzugspreis für DMV-Mitglieder 20.00 M. (Mitglieds-Nr. angeben). MITROPA-Bewirtschaftung im Zug, kein organisiertes Mittagessen! Teilnahmemeldungen durch Einzahlung des entsprechenden Betrages **nur** per Postanweisung bis zum 25. August 1986 an: DMV-Bezirksvorstand Halle Komm. Eisenbahnfreunde, Postfach 8, Mölkau 7126. Fahrkarten mit verbindlicher Abfahrtzeit werden zugeschickt.

Bezirksvorstand Dresden
Dampfloksonderfahrt am 20. September 1986, mit dem Traditionseilzug der DR von Zwickau über Karl-Marx-Stadt, Niederwiesa, Hainichen, Nossen, Meißen nach Radebeul. Weiterfahrt mit der Traditionsbahn nach Radeburg. Die Rückfahrt erfolgt über Dresden, Freiberg. Abfahrt in Zwickau gegen 8.00 Uhr, Rückkehr gegen 21.00 Uhr.
Souvenir- und Imbißverkauf im Zug. Teilnehmerpreis: Erwachsene 40,60 M, Kinder bis 10 Jahre 22,80 M, DMV-Mitglieder 35,00 M (nur mit Angabe der Mitgliedsnummer), Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages nur per Postanweisung bis 2. 9. 86 an Manfred Tischer, Andersen-Nexö-Str. 3 Zwickau, 9590. Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

Bezirksvorstand Berlin
Linienverkehr mit historischen Straßenbahnfahrzeugen am 7. 9. 1986 von 9.30 Uhr bis 17.30 Uhr zwischen S-Bahnhof Grünau und Schmöckwitz (zusätzlich Vorführfahrten mit historischen Arbeitsfahrzeugen u. a. für Fotofreunde). 20./21. 9. 1986 von 10.00 Uhr bis 17.30 Uhr zwischen Pankow Kirche und Betriebshof Niederschönhausen (Nordend) anläßlich des „Festes an der Panke" (nicht am 13./14. 9. 1986, wie im Fahrplanheft „Städtischer Nahverkehr" angegeben). Die Fahrten erfolgen im 20-Minuten-Abstand. Es wird ein Sondertarif erhoben.

AG 3/58 Traditionsbahn Radebeul – Radeburg
Foto-Sonderfahrt am 5. Oktober 1986 mit Lok 99 561 (IV K) und Schmalspur-Gmp. Abfahrt Radebeul Ost 8.35 Uhr, Rückkehr gegen 17.40 Uhr. Zahlreiche Fotohalte mit Scheinanfahrten, Imbiß- und Souvenirverkauf am Zuge. Begrenztes Platzangebot – Anmeldung nur durch Einzahlung des Teilnehmerbetrages von 13.00 M, Kinder bis 10 Jahre 9.00 M (einschl. Mittagessen), per Postanweisung an: DMV AG 3/58, PSF 56, Radebeul, 8122. Angaben über weitere Programmbestandteile sowie spätere Zustieg- und frühere Rückfahrmöglichkeiten für auswärtige Teilnehmer werden mit den Fahrkarten zugesandt. Fahrplan und Programm für „Nebenherfahrer" nur gegen Freiumschlag und 0,30 M in Briefmarken!

Tauschmarkt

Bezirksvorstand Magdeburg
Am 20. September 1986 von 10.00 Uhr bis 14.00 Uhr im Karl-Marx-Stadt-Saal des Magdeburger Hbf. Tischbestellungen bis zum 23. August unter Angabe von Name, Mitgliedsnummer und AG sind zu richten an: DMV Bezirksvorstand Magdeburg, Karl-Marx-Str. 253, Magdeburg 3010.

AG 4/19 – Greiz
Am 28. September 1986 von 9.00 Uhr bis 14.00 Uhr im Kulturhaus des VEB Papierfabrik Greiz. Tischbestellungen bis zum 17. August 1986 unter Angabe von Name, Wohnanschrift, Mitgliedsnummer und AG, Tauschartikel, sind zu richten an: Wolfgang Hopf, Bruno-Bergner-Str. 22, PF 44/68, Greiz, 6600.

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat – wer braucht?" Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

7/1 Biete: H0, BR 66; 75 franz.; 55 belg; 89; Einschienenbahn; V 60; E 46; Elektrotriebwagen (silber); Dieselloks; Altenbergwagen; Bausatz Ständerbohrmaschine von Dietzel; $H0_e$-Wagen; versch. Kleinserienbausätze; Bücher; Modellautos. Suche: H0, BR 18; 38; 60; 61; 84; 98; Schienen-Zeppelin; Dampftriebwagen; E 18; E 44 (beide Ausführungen) u. a. Oldtimer-Elloks; rollendes Material DRG-Epoche; (Abteilwagen, Hecht usw.); $H0_e$-Triebfahrzeuge; Rollwagen $H0_e$/$H0_m$; BR 55 in N; Oldtimer-Straßenfahrzeuge; 12-V-Minimotore. Nur Tausch!

7/2 Biete: H0-Dampflok SU-Reihe 0^W („modelleisenbahner" Heft 5 u. 6/1985), Kohle- oder Holzfeuerung, auch zum Umbau in G 7 geeignet. Suche: H0-Dampfloks, bes. 91, T 3 o. ä. (auch Eigenbau).

7/3 Biete: H0, BR 52 kon; 66; VT 33; „Die Dampflokomotive"; „Lexikon Eisenbahn"; „Lokomotiven aus Eßlingen". Suche: H0, BR 01^5 Boxpok/Kohletender; BR 03 (Schicht); BR 44 (auch def.); Drehscheibe; „Die Baureihe 44".

7/5 Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1983, 1984; „modelleisenbahner" 8, 11/1983; 1, 4, 10/1984; 1, 2, 3, 7/1985. Suche: Eisenbahn-Jahrbuch 1964"; „Modellbahn-Elektronik"; „modelleisenbahner" 1/1957; kompl. Jahrgänge von 1959–1961.

7/6 Biete: „Die Rübelandbahn"; „Die Windbergbahn". Suche im Tausch: andere Eisenbahnliteratur und Tauschpartner für Dampflokdias.

7/7 Biete: „Die Selketalbahn"; „Die Spreewaldbahn"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Die Muldenthal-Eisenbahn"; „Die Windbergbahn"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella; „Dampflok-Sonderbauarten"; „Lexikon Eisenbahn I, II". Suche: Lok und Wagen in $H0_e$, $H0_m$.

7/8 Biete: „Glasers Annalen 1920–1930"; „Radebeul Ost – Radeburg"; „Goßdorf Kohlmühle – Hohnstein"; „Das Mügelner Schmalspurnetz"; „Die Greifswalder Kleinbahnen"; „Das Wilsdruffer Schmalspurnetz"; „Taubenheim – Dürrhennersdorf und Herrnhut – Bernstadt". Suche: Dampflokomotiven in $H0_e$. Nur Tausch!

7/9 Biete: div. Eisenbahn- und Modellbahnliteratur. Liste gegen Freiumschlag.

7/10 Biete: Eisenbahn-Jahrbuch ab 1968; Eisenbahn-Kalender ab 1980; Modelleisenbahn-Kalender 1984, 1986; „DRG Umzeichnungsplan 1925"; div. Hefte Modellbahnpraxis; „modelleisenbahner" 1970, 1974, 1975, 1977–1985 unvollständig; div. Hefte „Das Signal"; in TT: T 334, Zeuke D-Zugwg; in H0: Packwg, Bausatz Fährbootwagen, Schürgerätestände; Trafo Me 002. Suche: „Dampflok-Archiv Bd. 1; „Ellok-Archiv"; Modelleisenbahn-Kalender 1974 bis 1976 und 1985; Rollendes Material $H0_m$; TT: E 70, Zeuke Güterwg; „modelleisenbahner" vor 1978 nur Tausch.

7/11 Biete: „Modellbahnbücherei Bd. 1"; „Die Meckl.-Pomm. Schmalspurbahn"; „Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie"; „Die Windbergbahn"; DRG-Umzeichnungsplan 1925" (Teil I und II); „modelleisenbahner" 1955/3–12; 1961/2, 4, 12. Suche: modelleisenbahner kompl. Jahrgang 1952–1954, 1957, 1960 1956/9, 12; „Modellbahnbücherei Bd. 6"; Dias von Schmalspurbahnen; in N: rollendes Material DB und DRG; Anleitungen zum Selbstbau und Umbau von roll. Material und bahntypischen Gebäuden.

7/12 Biete: alte Original-Gleise und Weichen 00 (Märklin)

7/13 Biete: $H0_e$ 4achs. Personenwagen von „technomodell." Suche: 4achs. Personenwg von HERR, nur Tausch.

7/14 Biete: „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Die Rübelandbahn"; „Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie"; „Die Selketalbahn"; „Die Windbergbahn"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Die Baureihe 01"; „Die Baureihe 44"; „Die Meckl-Pomm.-Schmalspurbahn". Suche: Straßenbahn-Archiv 1"; „Über den Rennsteig von Probstzella nach Sonneberg"; in TT: E 70; T 334, auch def. bzw. Teile.

7/15 Biete: Eisenbahnliteratur; in H0: BR 50, 80, 84, 91, 42, 23. Suche: Eisenbahnliteratur; in H0: MK 4, EK 4, Postwg, 4achs alt; Lokbausätze; Wannentender; Dampflokomotiven.

7/16 Biete: Fahrzeuge in N. Suche: roll. Material in $H0_m$ (HERR, „technomodell") BR 35 in TT.

7/17 Biete: „Die Windbergbahn"; „Die Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie"; „Die Muldenthalbahn". Suche: „Reisen mit der Dampfbahn" nur Tausch.

7/18 Biete: Edmonsonsche Fahrkarten Schweiz, Niederlande, BRD, Österreich. Suche: Fahrkarten der Strecken: Stollberg – Schlettau; Meinersdorf – Schönfeld-Wiesa; Wilkau – Haßlau – Carlsfeld; Grünstädtl – Oberrittersgrün.

7/19 Biete: „Schiene Dampf und Kamera"; „Die Lokomotive BR 89 1004"; „Auf der Schiene von Dessau nach Wörlitz"; alte Kursbücher, Eisenbahn-Kalender; Modelleisenbahn-Kalender, Gehäuse BR 118 blau H0. Suche: H0: BR 84, 58, Eigenbautriebfahrzeuge; SKL; Draisine; Laas-Einheit, Straßenfahrzeuge; Drehscheibe; Pilz-Schwellenband; Schienenprofil; Figuren sitzend; in TT: E 70; Straßenfahrzeuge, Drehscheibe, Pilz-Schwellenband, Figuren.

7/20 Biete: „Die Baureihe 01"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Links und rechts der kleinen Bahnen"; u. a. Suche: „Reisezugwagen-Archiv"; „Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie"; Literatur über Eisenbahnunfälle.

7/21 Biete: Dias und s/w-Fotos von Dampflokomotiven aus VR Polen, ČSSR, Ungarn, Bulgarien, Rumänien, Österreich, Jugoslawien und UdSSR. Suche: Standardgleismaterial für TT.

7/22 Biete: hist. Modellbahnfahrzeuge 1948–1955 DDR Produktion. Suche: H0, $H0_m$, $H0_e$.

7/23 Biete: Lokfotosammlung DR und DB, ca. 700 Fotos, Format WPK und PK sowie ca. 50 großformatige Fotos; größere Stückzahl Modellbahnliteratur.

7/24 Biete: „Dampflokomotiven der DR"; „Die Dampflok" 2. Aufl.; Straßenbahn-Fahrplan Berlin 1927; Kursbücher DR, DRG, DB, SBB; „Triebwagen-Archiv"; „Deutsche Dieseltriebwagen gestern und heute"; „Baureihe 01"; „Geschichte der Dresdner Straßenbahn"; „50 Jahre Leipzig Hbf"; Modelleisenbahn-Kalender 1969–85; Eisenbahn-Jahrbücher 1964, 1965, 1968, 1972–1975. Suche: „Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahn"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Die Berliner S-Bahn"; Kursbücher DR, DRG, nur Tausch.

7/25 Biete: „Schmalspurbahn-Archiv"; Eisenbahn-Jahrbuch"; „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Die Überschienung der Alpen"; Lok- und Tendergehäuse BR 55 in N und Gehäuse nur Tausch. Suche: „Kleinbahnen der Altmark"; „Die Baureihe 01"; „Die Spreewaldbahn"; „Die Meckl.-Pomm-Schmalspurbahn"; „modelleisenbahner" 1960–65, 1973; BR 84, 91, 23, 50, 38, 89 (T 3) in H0.

7/26 Biete: Kursbücher DR und Intern. ab 1960; „modelleisenbahner" 1977–1981; Schicht-Wg in H0.

7/27 Biete: N: BR 55; roll. Material in H0; Eisenbahnliteratur; Modellautos in H0. Suche: H0: BR 84 (Hruska), Pferdefuhrwerk.

7/28 Suche: „me" 1955 und 1956.

7/29 Biete: „Die Muldenthalbahn"; Die Selketalbahn"; „Mügelner Schmalspurnetz". Suche: „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Die Rügensche Kleinbahn"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Straßenbahn-Archiv 3"; „Diesellok-Archiv"; Eisenbahn-Jahrbücher 1963–1968 und 1971, 1972; Alte TT-Kupplungen.

7/30 Biete: BR 89 (DR oder sächs), Langenschwalbacher (DRG), Kalkkübelwg, Kühlwg, „Interfrico"; „modelleisenbahner 1973 3–7, 11; 1974 2–6, 8–11; 1983/2; 1976/7. Suche: BR 84,91, Mitteleinstiegwg Altenberg, Flachwagen X89, 4achs. ged. Güterwg; „modelleisenbahner" 1966, 1968–1970; 1967 4–6, 8; 1971/1, 5, 9; 1975/7; 1976/1, 10; 1978/4, nur Tausch.

7/31 Suche: in TT: Triebfahrzeuge bes. Dampfloks, auch def. oder in Einzelteilen für Umbau sowie Baupläne.

7/32 Biete: Eisenbahnliteratur. Suche: Broschüre Taubenheim-Dürrhennersdorf.

7/33 Biete: Fahrzeuge, Gleismaterial u. Zubehör in 0 und I. Suche: Altes 00-Material (Spurweite 26 mm) von Märklin auch def. bzw. Einzelteile, Märklin-Kat. D 1 von 1924.

7/34 Biete: H0: BR 80 (PIKO); Modelleisenbahn-Kalender 1984–1986. Suche: Dampflok-Archiv Bd. 2 und 3; „me" vor 1979; Langenschwalbacher in H0; Fahrzeuge in $H0_m$.

7/35 Biete: „Modellbahnpraxis"; „Das Signal"; „modelleisenbahner"; Eisenbahn-Kalender ab 1955; Eisenbahnliteratur; Sonderfahrthefte; in H0: BR 23, 24, 41, 50, 80, 81, 91; $H0_e$ Eigenbau 99 4612; in TT: Elloks; in N: BR 55; Espewe-Fahrzeuge; Lokschild BR 44 und 58. Suche: „modelleisenbahner" bis 1960; „Das Signal 2,30; „Der Bayerischer Bahnhof"; „Pflege und Wartung Modellfahrzeuge"; HERR Schmalspurartikel; Dampflok und Fabrikschilder; Fahrzeuge und Gleismaterial in 00 u. 0.

anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2

Suche H0 BR 01 Altbau, BR 23, BR 24, BR 44, BR 50, BR 64, BR 80, BR 81, BR 84, BR 99 (HERR) sowie andere Eigenbaudampfloks. R. Kuhnert, Dorfstr. 13, Droyßig, 4902

Kaufe alle „transpress-Verkehrsgeschichte". Heller, Körnerstr. 17, Erfurt, 5080

Kaufe roll. Mat. in TT, nur Ind.-Mod. (Zeuke, BTTB), auch def., außer Gehäuse, sowie Kataloge TT. Angeb. an: H. Zerler, Dr.-O.-Nuschke-Str. 15, Schwedt, 1330

Kaufe in TT T 334, E 70, BR 35, Verschlagwagen, AB4üpe grün, „Triebw.-Archiv", „Ellok-Archiv", „Loks der Maschinenfabr. Esslingen", „Kleinbahnen der Altmark", „Lokomotiven d. alt. dt. Staats- u. Privatbahnen". Nagel, Klosterstr. 11, Jävenitz, 3571

Kaufe Loks, Wagen, Zubehör f. Nenngr. H0, 0, I von Märklin, Zeuke usw., auch def. R. Merk, Klosterbergestr. 13, Magdeburg, 3011

Suche Tauschpartner für rollendes Material von H0 und $H0_e$. Th. Töpfer, Cl.-Zetkin-Str. 16, Limbach-Oberfrohna, 9102

Suche in TT BR 23, 35, E 70, 2-, 3achsige, 4achsige Reko; Klappdeckel- u. Säuretopfwagen, kpl. Fahrgestell, Gehäuse von BR 56, Gehäuse u. kpl. Tender BR 35, Schwellenband. U. Hiebner, E.-Busch-Straße 5, Werdau, 9620

Suche Fotos, Lit. über PKP-Dampfloks (keine Neubauten). R. Nette, Pfortastraße 19, Naumburg, 4800

Suche Modelleisenbahner Heft Nr. 9, 10/1980. Leipnitz, Ratswall 37, Bitterfeld, 4400

Suche für Spur 0: Märklin, Loks, Wagen u. div. Zubehör. Alfred George, Neukirchner Str. 54, 10–35, Dresden, 8051

Suche alte Eisenbahnen, auch defekt, von Märklin u. a. Herstellern, sowie Zubehör, BR 61 mit Henschel-Wegmann-Zug aus Aluguß von EAW u. Leuna-Keselwagen aus Blech, alles nur Nenngr. 00/H0, 16,5 mm Spur. Wohlfahrt, Querstraße 3, PSF 20, Erfurt, 5068

Biete „Eisenbahn-Jahrb." 79, 80, 84, 85, „Müglitztalb.", „Mecklenbg.-Pom. Schmalsp.", „Lok-Archiv 4". Suche „Von Sonnebg. n. Probzella", „Schiene, Dampf u. Kamera", „Schmalsp.-bahn in Sachsen", „Steilrampen über den Thüringer Wald", Dampf- u. Ellok Nenngr. N. K. Bohn, Bahnhofstr. 48, Zepernick, 1297

Biete in H0 2 × 42, je 50,– M; 81, 20,– M; 23, 50,– M, mit Ersatzgehäuse u. Tender; 50 mit Ersatzrahmen, Anker u. Gehäuseteilen, 50,– M; in $H0_m$ 2 HERR-Güterwagen 00, GG, je 7,– M. Suche H0 91, 89 (T 3), 106 256, mögl. Tausch. Bernd Ebeling, Dimitroffstraße 17 b, Luckenwalde, 1710

Biete „Die Dampflok", „Die DR von A–Z", „Brand. Städteb.", „MPSB", „Straßenbahn-Archiv 3", „Dampflok-Archiv", „Ellok-Archiv", „Dampflokomotiven", „Bilder von der EB", Ausg. 84, Eisenb.-Jahrb. 83/84, in TT BR 110, 35, 56, 86, 92, „Modellbahn-, Elektronik-, Elektrotechnik-, Bauten-, Bahnhöf.". Suche Dampflok. in Glasers Annalen", „Von Sonnebg. n. Probstz.", „Reisezugwagen-Archiv", „Dtl. Dampflok. gest. u. heute", Eisenbahn-Jahrb. 85, 70–73, Eisenb.-Kal. 85, 86, vor 76, „Schiene, Dampf u. Kamera", „Dt. Eisenb. 1835–1985", J. Wittenburg, Am Kolk 11, Bismark, 3592

Biete „me" 1973–83, auch Einzelh., „Dampflok-Archiv 4", 16,– M; „Müglitztalb.", 12,– M; „Schmalspurb.-Arch.", 36,– M; „Eisenbahn-Jahrbuch 83", 15,– M; „Straßenb.-Archiv", 36,– M. Suche „Rüg. Kleinbahn", „Franzb. Kreisb.", „Schmalspb, in Sa."; „75 Jahre Heidekrautb.". Weber, Waldowstraße 24, Berlin, 1110

Biete, bevorz. im Tausch, „Müglitzt.-B.", 13,20 M; „Schmalspb. zw. Spree u. Neiße", 10,– M; „Bayr. Bhf. Leipzig", 13,20 M; transpr.-Lexikon „Modelleisenb.", 24,– M; „Glasers Annalen 1911–18", 58,– M. Suche „Schmalspurb. in Sachsen", „Franzb. Kreisb.". Schurig, Industriestraße 26 d, Dresden, 8023

Biete „Dt. Eisenb. 1835–1985", Eisenb.-Jahrb. 85, „Straßenbahn-Archiv 4", „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße", „Bay. Bhf. in Leipzig", „Brand. Städteb.", „Bahnland DDR". Suche „Schmalspurb. d. Oberlausitz", „Dampfl.-Arch. 2", 2. Aufl. 1 u. 3, ab 3. Aufl., „Lok. d. alten dt. Staats- u. Privatb.", „Übersch. d. Alpen", „Glasers Annalen 31–43", „Dampfl.-Sonderbauarten", alles neuw. u. „Verz. d. dt. Lok. 23–63". J. Frischmann, Blumenweg 19, Limbach-Oberfrohna 2, 9103

Biete zum Tausch „Glasers Annalen 1900–1910" (2 Bd.) u. 1911–18, „Deutsche Eisenb. 1835–1985", „Brandenburg. Städtebahn", „Straßenb.-Archiv 4", „BR 01", „Lok-Archiv Sachsen", Schmalspur Spree-Neiße, „Bayer. Bhf.", „Müglitztalbahn", Eisenbahn-Jahrb. 79 u. 82, „Dampflok-Sonderbauarten", „Straßenbahn Chemnitz", „Dampflok-Archiv 1" (4. Aufl.), „Th. Waldbahn", H0 EK 2, Eilzugwagen 2. Klasse, Modellautos. Suche „Glasers Annalen" Teil 4 u. 1947–67, „Muldenthalbahn", „BR 44", „Rügensche Kleinb.", „Kleinb. d. Altmark", „Dampflok-Archiv 3" (3. Aufl.), H0-PIKO-Gbs., 5 OOt braun, Bghwe-Wagen (einfarbig grün) von HERR-Lkw H 3 A, von PGH Plauen Tafel/Paketwagen, von Espewe S 4000, Wanderer, DKM-Meisterklasse. Nur Zuschriften, Besuche zwecklos. Jürgen Scheffler, Lohrstraße 39, Karl-Marx-Stadt, 9002

Biete „Ellok-A.", Dampfl.-Arch. 2 (alt) u. 4, Eisenb.-Jahrb. 78, 80, 81, 83, 84, „me"-Kal. 79–85, „Schmalsp. in Sachs.", „MS-Spree", „Müglitztalb.", „Selketalb.", „Steilr. ü. Thür. Wald", „v. Sonneberg n. Probstzella", „Dampfl." (Slowart), „Dt. Reichsb. A–Z". Suche „Dampfl.-Sonderbauarten", „Dt. Eisenb. 1835–1985", „Lokomotiv. d. DR", „Museumslok u. Triebwag.", „Reisen m. d. Schmalspurb." und „transpress-Verkehrsgeschichte" ab 1986. W. Schlimper, Dr.-Külz-Str. 39, Meerane, 9612

Biete H0 01 141 (Altb.), 38 3832,50 (Tenderantr.), 80 028, 93 374, E 18 (blau), Geh. 01 111 (alles Eigenbau), Ci 91, Pwi 99, C 3070, BR. H., div. Kataloge. Suche HO 42, 55, 57, 74, 75⁴, 96, 98, Triebt. pr. 2'2' T 21,5 MCi 43, C 3trog, C 307 m, Br. H., D-Zugw., Bauart 28, Märklin-Material Sp 00, Zurüstt. BR 95 (PIKO), Knorr-Speisep., „Schiene, Dampf u. Kamera". Nur Tausch o. Ank. R. Curth, A.-Geißler-Str. 16, Penig, 9294

Biete in H0 12 Loks, 40 versch. Wagen, 10 Gebäudebausätze, 15 Ersatz-Motoren, für 850,– M. Suche ein Original-Dampflokschild, nur im Tausch! J. Freund, Gostritzer Str. 20, Dresden, 8020

Biete „Rüg. Kleinb.", „L.-D.-E. Copag.", „Selket.", „Altmark", „Franzbg.", „Windbg.", „Müglitzt.", „Brandenbg.", „Bayer.-Bhf.", „Spree-Neiße", „MPSB", Lexik. Modellb., „Dt. Eisenb. 1835–1985", Dampflokom. (ČSSR), „Schmalsp. in Sachs.", „Bilder v. Eisenb." 2 u. 3, Straßenb.-Archiv 1–4. G. Feustel, R.-Morgner-Str. 5, PSF 107, Auerbach, 9700

Biete BR 23 H0. Suche BR E 70 TT, nur Tausch! Pudewell, Bänschstraße 79, Berlin, 1035

Biete TT E 70, T 334, 50.40, Silverlineszug Jubil. Geschenkkarton mit BR 250, Eaos, Res, Rgs, H0 BR 23, BR 195, VT 137, M 140 ČSD, „Glasers Annalen 1920–30", „Schmalsp. zw. Od. u. Neiße", „Meckl.-Pom. Schmalsp.", „Müglitztalbahn", „Brandenburg. Städtebahn", Windbergb.", „Eisenbahn-Jahrb. 82", Straßenb.-Archiv 1–4, „me" 1964–69. Suche H0 E 18, BR 38, 44, 62 (alles Eigenb.), 84, 91 u. andere BR, Bausatz 994503, Rollwag., Kleinserienmodelle, „Glasers Annalen 1911–1918", „Lokomotiven d. alten Staats- u. Privatbahnen", „Die Entw. d. Lokomotive", „ČSD-Lokatlas", „me" 1952–58. Biete Dias mit Eisenbahnmotiven im Tausch, evtl. Verkauf (Wertausgleich). R. Zittlau, Albertinenstr. 27, Berlin, 1120

Biete H0 BR 55, 34,– M; 64, 35,– M; 66, 60,– M; 86, 50,– M. Suche H0 BR 24, 89, 91. Jorke, Prof.-Dieckmann-Str. 4, Dresden, 8020

Tausche „Modellbahn-Elektrik", 15,60 M, „100 J. Flöhatalbahn", 2 St., je 4,20 M, BR 185, 90,– M, 2 E 499, ČSD, 70,– M, gegen H0 BR 24, 65, 75, 2mal 80 ohne autom. Kup., 120, 130, 132, H0 BR 254 (Eigenb.), „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985", Dampflok-Archiv Bd. 1 u. 2, Ausg. 1978, „Modellbahnlexikon" u. a. Nur Tausch od. Kauf; nur per Nachn. mögl. Zuschr. an: M. Wollin, Nr. 5, Hüttengrund, 9341

Tausche Spur 0, Märklin B-Lok mit Tender, 2 Wagen, Gleismat. u. Trafo, 500,– M, gegen BR 84, möglichst mit Altenberg-Wagen u. BR 91. Biete H0 BR 03, BR 41, 3 BR 65, (N), 300,– M; Modelleisenbahn-Kalender 1965–72 u. 2 Langenschwalbacher Personenwagen, 20,– M. Suche BR 66, BR 23, BR 42, BR 44, BR 50. Vogelsang, Gudehusstr. 48, Dresden, 8036

Biete Eisenbahnliteratur. Suche H0-Straßenfahrzeuge. Detlef Nase, Ringstraße 23 B, Pasewalk, 2100

Verkaufe Modellbahnanlage, 2,50 m × 0,83 m, nur Grundplatte 1 500,– M, oder komplett 2 200,– M; dreigleisig, Mehrzugbetrieb möglich. Tel.: Berlin 2 29 52 49 ab 17.00 Uhr

---

Verkaufe H0, 110 Gleise, 6 Handweichen, 1 def. Blocksignal, 2 Bahnübergänge, 6 Güterwagen, 10 Personenwagen, Gleisbaubuch, Kursbuch 84/85, 3 Gebäude, für 300,– M (nur zusammen). Zuschriften bitte an: Meinke, Ostrowskistr. 11b, Greifswald, 2200

Verkaufe Modellbahnbücherei Bd. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 ,9, 15 „transpr.-Verkehrsgesch.", 50 Güter- u. Pers.-Wag. TT, neuw. , 6,–, 8,– u. 11,– M. Bitte Liste anf.! R. Müller, Neue Gasse 74, Sachsenhausen, 5301

Rezension

**Autorenkollektiv der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden unter Leitung von Dr. sc. Stefan Noack:
„Atlas Weltverkehr"
VEB Hermann Haack Geographisch-Kartographische Anstalt Gotha 1985, 128 Seiten, 57 Karten mit zahlreichen Nebenkarten, Diagrammen und Graphiken, Ganzleinen, 68,– M.**

Der VEB Hermann Haack Graphisch-Kartographische Anstalt Gotha hat in Zusammenarbeit mit einem Autorenkollektiv der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden kürzlich einen Atlas Weltverkehr herausgegeben, welcher eine wertvolle wissenschaftlich-populäre Informationsquelle darstellt.
Die Autoren waren bemüht, dem Leser einen möglichst vollständigen und annähernd vergleichbaren Überblick über den Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehr der Staaten der Erde zu geben. So sind u. a. die Entwicklung der Verkehrsnetze mit Verkehrsmittel sowie historische, aktuelle und zukünftige Entwicklungsetappen graphisch gestaltet worden. Allein sieben Erdkarten geben einen Überblick über den Entwicklungsstand des Verkehrs auf der Erde und informieren über die Verkehrsverhältnisse in den Jahren 1913 und 1975.
Auf 49 Karten sind die Verkehrswege Eisenbahnverkehr, Kraftverkehr, Luftverkehr, See- und Binnenschiffahrt, Rohrleitungstransport sowie Nachrichtenwesen nach Staaten in Erd- und Erdteilkarten, sowie die Mengen- und Leistungsproportionen, die Grundnetze und Netzdichten und Besonderheiten der Entwicklung des Verkehrs dargestellt. Der Kartenteil wird durch Erläuterungen zum Inhalt der Karten sowie zu wichtigen Entwicklungstendenzen seit 1975 wirkungsvoll ergänzt. Die Zusammenstellung der Legenden aller Hauptkarten erfolgte in den Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch, Spanisch und Russisch. Im vorliegenden Atlas sind Informationen des Transport- und Nachrichtenwesens der Erde erstmalig in einem thematischen Weltatlas zusammengefaßt worden. Für Fachleute, Studenten und die am Verkehr Interessierten ist der neue „Haack Atlas Weltverkehr" eine wertvolle Informationsquelle zur Bereicherung des Wissens auf diesem speziellen Gebiet.

Manfred Neumann

Falls dieser Titel vergriffen ist, benutzen Sie bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken.

Ing. Jörg Schulze (DMV), Brandenburg

Einfache Umbauten

Ein weiterer Beitrag zum Jubiläum 100 Jahre Auto

Bekanntlich sind aus dem handelsüblichen Straßenfahrzeugen des Maßstabs 1:87 durchaus einfache Umbauten möglich.
„me" berichtete darüber zuletzt im Heft 4/86. Nicht alle hier vorgestellten Fahrzeuge haben ein großes Vorbild, dennoch können sie dazu beitragen, das Drumherum auf einer Modellbahnanlage oder die eigene Sammlung zu bereichern.
Vorab sei noch darauf hingewiesen, daß unbedingt stets ein sauberes Arbeiten und sparsamer Umgang mit Klebstoff (Plastikfix) erforderlich sind.

Škoda-Zementsattelschlepper (Abb. 1)
Von einem Škoda-Containersattelauflieger wird die mittlere Querstrebe mit einer Rasierklinge oder Laubsäge entfernt. Zwei Siloaufsätze vom Škoda werden anschließend entgegengesetzt auf den Auflieger geklebt. Dabei ist auf den waagerechten Sitz zu achten. Abschließend können noch solche Teile wie Hängerkupplung, Laufbretter u. a. nachgerüstet werden.

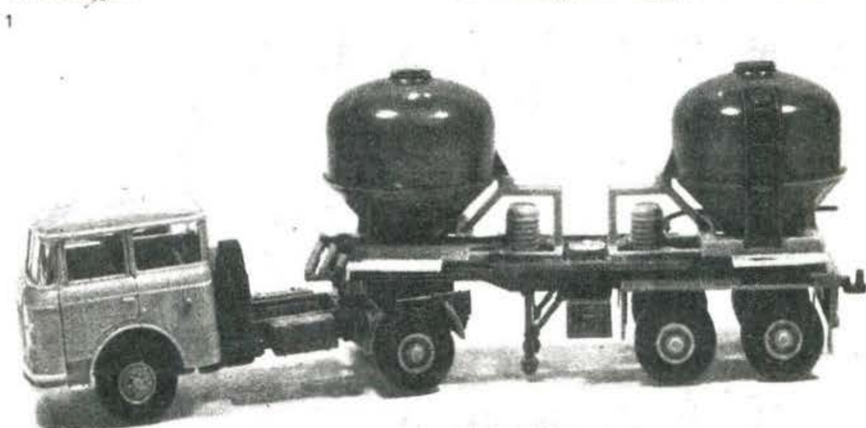
Volvo-Pritschensattelschlepper (Abb. 2)
Das Fahrgestell der Sattelzugmaschine besteht im vorderen Teil aus einem Volvo-Untergestell mit Kabine und im hinteren Teil aus einem Škoda-Sattelzugmaschinenstück.
Beim Aushärten des Klebers muß besonders auf eine waagerechte Lage geachtet werden. Schutzbleche, Ersatzräder und Auspuff sind anschließend zu befestigen. Beim Trennen der Volvo-Pritschen ist der Schnitt nur neben einem Seitenklappenverschluß möglich! Das vom Volvo-Motorwagenrahmen übriggebliebene Teil wird nun hinten unter der Pritsche befestigt. Die Zugvorrichtung ist vorher zu entfernen. Der vordere Teil des Rahmens wird in entsprechender Länge von einem Containerauflieger abgetrennt und angeklebt. Das Aufliegerunterteil sollte man anschließend farblich behandeln.

Škoda-Pritschenlastzug mit Thermoanhänger (Abb. 3)
Eine verkürzte Volvo-Pritsche wurde auf ein Škoda-Fahrgestell gesetzt. Letzteres ist dann noch mit einer orangenen Kabine versehen worden.
Um einen solchen Škoda-Lkw mit einem Thermo-Anhänger – gleiches trifft auch bei Verwendung eines Volvo-Anhängers zu – kuppeln zu können, empfiehlt es sich, eine gekürzte Volvo-Pritsche auf dem Škoda-Fahrgestell zu befestigen. Günstig in der Komposition erweisen sich gleiche Farben bei Pritsche und Kabine sowie einheitliche Räder bei Motorwagen und Anhänger. Der Aufbau des Anhängers entstand aus einem weißen 20-Fuß-Container, von dem die Beschriftung entfernt wurde. Die Unterteile sind vom Volvo-Anhänger, wobei das bewegliche Teil mit einer kleinen Holzschraube befestigt wurde. Zwischen beiden Volvo-Teilen befindet sich ein Ausschnitt aus einem Containerauflieger.

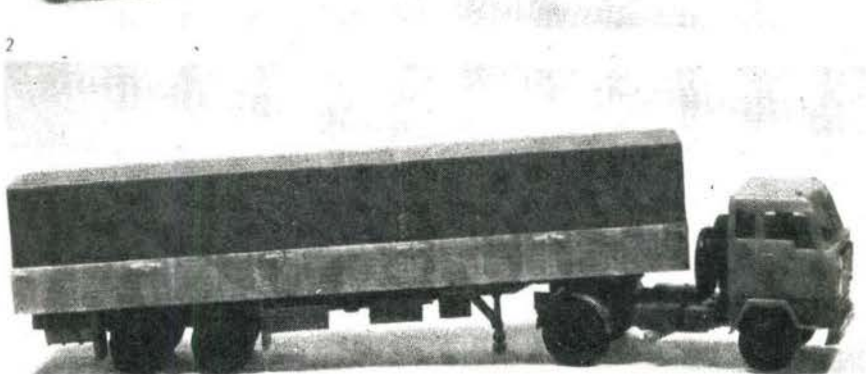
nem gekürzten 20-Fuß-Container. Das Anhängerfahrwerk wurde aus einem Kipphängerfahrwerk gefertigt. Auf ein Anbringen von Schutzblechen beim Hänger ist unbedingt zu achten. Die seitlich angebrachten Abziehbilder stammen aus Flugzeugbausätzen.

Škoda-Pritschensattelzug (Abb. 6)
Eine orange Kabine eines Škoda-Sprengwagens wurde auf ein Sattelzugmaschinenfahrwerk gesetzt. Die ebenfalls orange Volvo-Pritsche ist auf einem Containerauflieger befestigt. Außerdem kann ein Reserverad an der Stirnseite des Aufliegers untergebracht werden.

1



2



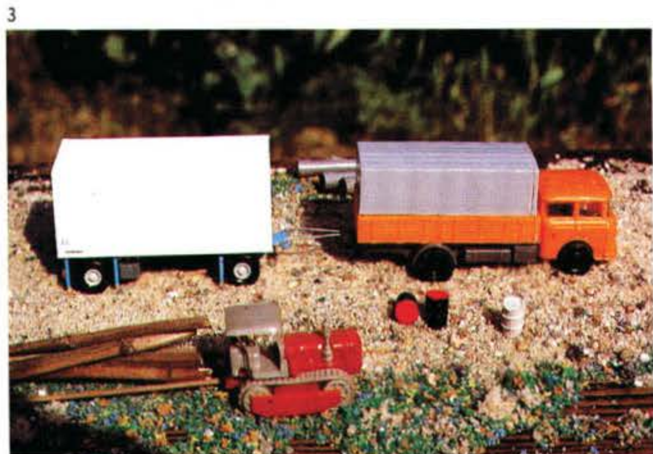
Škoda-Zugmaschine mit dreiachsigem Pritschenanhänger (Abb. 4)
Als dieses Modell entstand, war eine Škoda-Zugmaschine noch nicht im Handel erhältlich. Das Škoda-Fahrgestell wurde entsprechend gekürzt und eine Pritsche der Tatra-Zugmaschine aufgeklebt. Zum Anhänger: Unter einer Volvo-Pritsche wurde hinten mit entsprechenden Zwischenlagen ein komplettes Hinterteil eines G 5 mit zwei Achsen befestigt. Das bewegliche Vorderteil und Zwischenstück stammen vom Kippanhänger. Die Schutzbleche hinter der Vorderachse sind vom Anhänger E 5-2.

W 50-Kofferlastzug (Abb. 5)
Die Aufbauten dieses Lastzuges entstanden aus einem unveränderten und ei-

Tatra-Rungensattelschlepper (Abb. 7)
Von einer Tatra-Zugmaschine wurde der hintere Aufbau entfernt. An dessen Stelle sind ein Škoda-Sattel und an der Kabinenrückwand zwei Reserveräder angebracht worden. Um den gesamten Zug grau zu halten, entstand das Fahrwerk des Aufliegers aus zwei entsprechend gekürzten Containeraufliegern.

Škoda-Rungenlastzug (Abb. 8)
Die beiden Rungenaufbauten sind getrennte Teile eines Rungensattelaufliegers. Als Hängerfahrwerk wurde wieder das des Kipphängers verwendet. Auch hier sollte auf Schutzbleche, Reserverad und einheitliche Räder geachtet werden. Ein graues Führerhaus paßt zum grauen Aufbau.

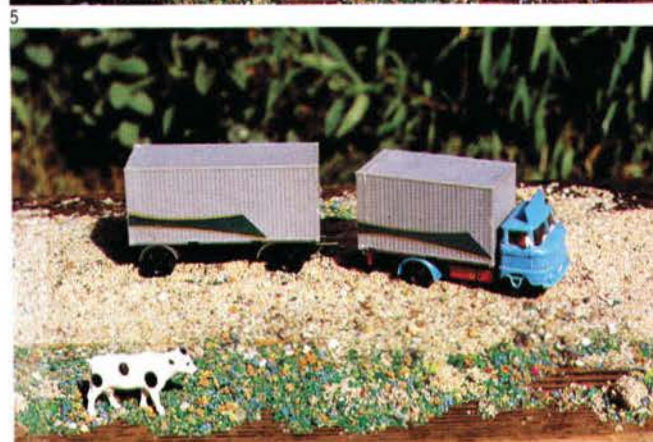
3



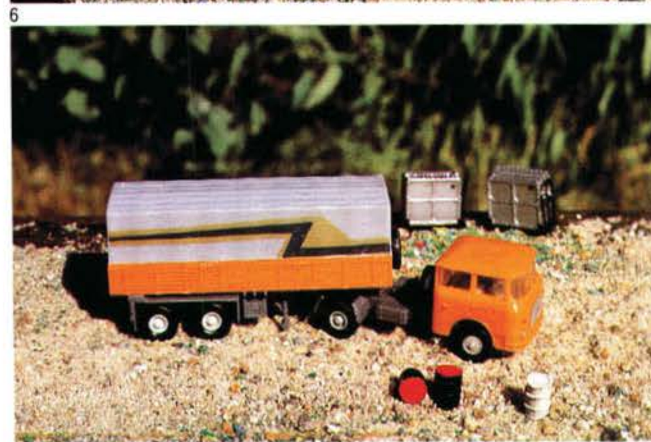
4



5



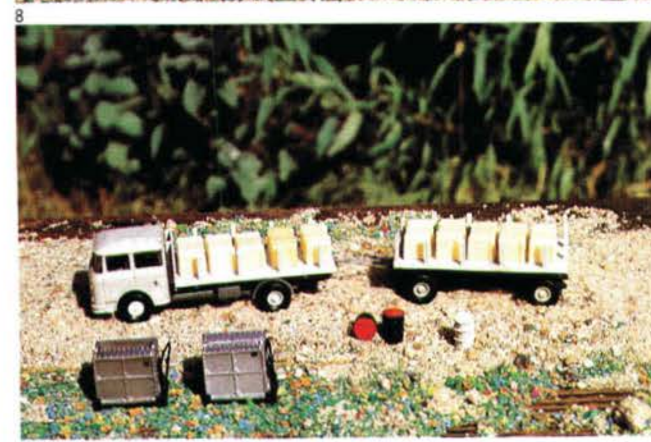
6



7



8



Vorbild und Modell:

Ci Bay 30



Mit diesem H0-Modell eines zweiachsigen Personenwagens der Bauart Ci Bay 30 unterbrechen wir unsere Serie über umzubauende Güterwagenmodelle. Wie schon die in den vorangegangenen Heften beschriebenen Fahrzeuge entstand auch der Personenwagen aus handelsüblichen Modellen. Wenn Sie sich dafür begeistern können, so empfehlen wir Ihnen unseren gleichlautenden Beitrag auf den Seiten 21ff.

Foto: A. Stirl, Berlin

Recht selten ist ein solches Motiv: Blick aus dem Fenster einer BR 110 auf die Berliner Brücke und einen einfahrenden D-Zug aus Berlin in Halle (Saale) Hbf am 1. Juni 1984.

Foto: V. Emersleben

